

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA – PROPAR

PORTO ALEGRE COMO CIDADE IDEAL
PLANOS E PROJETOS URBANOS PARA PORTO ALEGRE



SILVIO BELMONTE DE ABREU FILHO

TESE DE DOUTORADO APRESENTADA COMO
REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE
DOUTOR EM ARQUITETURA

ORIENTADOR
PROF. CLAUDIO CALOVI PEREIRA, PhD

PORTO ALEGRE, JULHO DE 2006

A Angela, que sabe muito bem porque;
a meus pais, que me transmitiram seu
conhecimento e o amor por uma cidade que
também não era a deles; a Laura e Rafael, a quem
tento incentivar, da melhor forma que posso, para
que sigam seu caminho, nessa ou qualquer cidade.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, se interessaram por este trabalho e me forneceram elementos ou estímulo para sua realização, já certo que cometerei injustiças e omissões.

Dois professores, Emil Bered e Luiz Frederico Mentz, transmitiram a importância da arquitetura como disciplina e como ofício, num momento da década de 70 em que ela estava decididamente em baixa entre nós.

Newton Obino e Carlos Eduardo Comas confiaram em um potencial, que talvez somente os dois percebessem, e me permitiram participar com eles (e tantos outros) da trajetória do PROPAR. Os colegas do PROPAR e do Departamento de Arquitetura da UFRGS foram importantes, e seu concurso fundamental para a consecução da tese; agradeço a todos na figura exemplar de Elvan Silva, que compartilhou comigo seus escritos e opiniões sobre o Plano Diretor de 1959-61 com a autoridade de quem iniciou sua vida profissional projetando por ele, esteve presente na banca de qualificação do projeto de tese, e certamente estaria na Banca se não tivesse nos deixado tão cedo.

Francisco Abreu teve colaboração inestimável com as fotos, a produção das figuras, a editoração eletrônica e com o computador. Ricardo Lázaro da Silva garimpou a ficha funcional de Moreira Maciel nos arquivos do Ministério da Agricultura, e contribuiu com material documental inédito.

Fernanda Drebes auxiliou com as plantas e documentação valiosa sobre o Edifício Esplanada; Maria Dalila Bohrer permitiu o uso de algumas imagens e referências de sua dissertação sobre os aterros da Praia de Belas; Célia Ferraz de Souza me franqueou sua tese sobre o Plano de Melhoramentos antes mesmo da publicação, discutindo, esclarecendo e contribuindo decisivamente para o 1º Capítulo; Maria Soares de Almeida fez o mesmo com sua tese sobre os regulamentos urbanísticos, estabelecendo referências fundamentais para o 4º e 5º Capítulos. Anna Paula Canez roubou tempo de sua própria tese para discutir os planos e projetos urbanos de Arnaldo Gladosch; Sergio Marques leu e comentou uma versão preliminar das Considerações Finais; Moacyr Moojen Marques cedeu documento inédito sobre o Plano de 1961, que mereceu figurar como Anexo, juntamente com seus próprios comentários.

Enfim, e na ordem inversa de sua responsabilidade e contribuição, meu reconhecimento a Cláudio Calovi Pereira, a quem conheci ainda como aluno no PROPAR, e que soube tão bem assumir as funções e os encargos de mestre e orientador, com rigor, disponibilidade e interesse.

RESUMO

A partir de um quadro conceitual que situa a cidade e sua arquitetura como objeto autônomo, o trabalho enfoca Porto Alegre como cidade ideal, pelo estudo de seus planos e projetos urbanos. Eles foram considerados como textos instauradores da Arquitetura, na categoria dos escritos urbanísticos, reunindo características de tratado e de utopia, ao propor a aplicação de regras, princípios e procedimentos para a construção do espaço urbano, e a reprodução de modelos. A revisão crítica dos planos é utilizada para relacioná-los com os paradigmas e modelos urbanísticos hegemônicos em seu tempo, com suas estratégias projetuais e normativas, e com a estrutura do espaço real resultante, com interesse documental, metodológico, disciplinar e operativo.

Os planos urbanos formam uma sucessão encadeada de quase cem anos, desde o Plano Geral de Melhoramentos de 1914 até o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental - PDDUa, em vigor desde 2000. A tese se estrutura como um conjunto articulado de seis estudos monográficos, um para cada plano, com objetivos, método e marco teórico comuns apresentados na Introdução, unificados no final por considerações de natureza geral, procurando contribuir para a definição de seu estatuto na disciplina. Na exegese dos planos, tratou-se de identificar as imagens de cidade ideal a orientar sua gestação, descrever suas premissas, os elementos de sua estrutura, e como vão orientar as normas e procedimentos urbanísticos na busca de transformar a cidade real, com todas as suas circunstâncias, na cidade idealizada. Assim, se procura distinguir as características prescritivas dos planos, relacionadas à sua natureza "tratadista", de suas características utópicas, ligadas à geração e reprodução de modelos. Regra e modelo, estrutura e processo, enfim, são os conceitos a orientar o estudo de Porto Alegre como cidade ideal, por seus planos e projetos urbanos.

ABSTRACT

Considering the city and its architecture as an autonomous object, the thesis analyses the town of Porto Alegre (Brazil) as an ideal city throughout its different urban plans and projects. The plans are seen as foundational texts of architecture, as urban writings, merging characteristics of treatises and utopias, while they propose rules, principles and procedures for the urban space, and the reproduction of models. City plans are debriefed and related to contemporary and hegemonic paradigms, urban models, norms and strategies of design and development, and then to the resulting urban space and structure, with original documental, methodological, disciplinary and operative contributions.

The study covers about 100 years of city planning, from the early 1914 "Plano Geral de Melhoramentos" to the late "Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental – PDDUa", in effect since 2000. The thesis' structure consists of six independent chapters (as monographic studies) covering different urban plans using similar methodology (objectives, method, discussion and conclusion) and conceptual framework, which are presented in the Introduction and seen together in the final chapter, where general conclusions seek the definition of its status in the field. The plans review, as autonomous documents, tries to identify the images of the ideal city orienting the proposal genesis and also describe its premises and the elements of its structure. Each plan study also examines how these images guided the creation of norms and urbanistic procedures in its application, proposing to transform the real city, with all its circumstances, in the idealized one. Therefore, the prescriptive features in each plan are identified and distinguished from the utopic features, related to the generation and reproduction of models. Finally, rule and model, structure and process are the guide concepts to the study of Porto Alegre as an ideal city, through its plans and urban projects.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	09
OBJETIVOS	13
MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	14
METODOLOGIA	22
1° CAPÍTULO	
MELHORAR A CIDADE, CONSERVANDO	
INTRODUÇÃO	31
A CAPITAL POSITIVISTA: PORTO ALEGRE 1894/1914	33
A COMISSÃO E O PLANO DE MELHORAMENTOS	42
A IMPLANTAÇÃO DO PLANO	56
MELHORAMENTOS E EMBELEZAMENTO	66
2° CAPÍTULO	
OS ANOS 30 E A CONTRIBUIÇÃO DE UBATUBA DE FARIA E EDVALDO PAIVA	
INTRODUÇÃO	81
REFORMA, EXPANSÃO URBANA E OS LIMITES DO PLANO MACIEL	82
O IMPACTO DA EXPOSIÇÃO DE 1935	89
A CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA URBANIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE	96
AGACHE, PRESTES MAIA E URBANISMO DA SFU	106
3° CAPÍTULO	
UM PLANO DE URBANIZAÇÃO	
INTRODUÇÃO	119
O TRIÂNGULO ESCALENO	120
UM PLANO DE URBANIZAÇÃO	129
URBANISME PARLANT: GLADOSCH NO CONSELHO DO PLANO DIRETOR	136
UMA CIDADE FEITA PARA DURAR	157
A MÃO E SUA IMPRESSÃO	172
4° CAPÍTULO	
O ANTE-PROJETO DE PORTO ALEGRE DE ACORDO COM A CARTA DE ATENAS	
INTRODUÇÃO	181
ANTEPROJETO DE ACORDO COM A CARTA DE ATENAS	182
UMA CARTA DE ATENAS PARA PORTO ALEGRE	190
CAVANDO A TRINCHEIRA MODERNA	199
A ESQUINA DO MODERNO	203
5° CAPÍTULO	
O PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE – 1959/1961	
INTRODUÇÃO	221
A GESTAÇÃO DO PLANO	223
O PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE 1959/1961	238
A CIDADE ENFIM MODERNA	256
INDEPENDÊNCIA OU MORTE	266
6° CAPÍTULO	
O 1° PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
INTRODUÇÃO	273
O PROCESSO DE REAVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE 1959/1961	274
O 1° PDDU	282
AS CIDADES DENTRO DA CIDADE	292
A ESTRUTURA AUSENTE	297
A IMPREVISIBILIDADE PLANEJADA	302
CONSIDERAÇÕES FINAIS	315
O PDDUa	315
CIDADE IDEAL COMO METÁFORA E CIDADE COLAGEM COMO ESTRATÉGIA	323
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	339
ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES	349
ANEXOS	355

INTRODUÇÃO

“ - Entretanto, construí na minha mente um modelo de cidade do qual (posso) extrair todas as cidades possíveis - disse Kublai. - Ele contém tudo o que vai de acordo com as normas. Uma vez que as cidades que existem se afastam da norma em diferentes graus, basta prever as exceções à regra e calcular as combinações mais prováveis. - Eu também imaginei um modelo de cidade do qual extraio todas as outras - respondeu Marco. - É uma cidade feita só de exceções, impedimentos, contradições, incongruências, contra-sensos. Se uma cidade assim é o que há de mais improvável, diminuindo o número de elementos anormais aumenta a probabilidade de que a cidade realmente exista. Portanto, basta subtrair as exceções ao meu modelo e em qualquer direção que eu vá sempre me encontrarei diante de uma cidade que, apesar de sempre por causa das exceções, existe. Mas não posso conduzir minha operação além de um certo limite: obteria cidades verossímeis demais para serem verdadeiras.”
Italo Calvino, *As Cidades Invisíveis*, p. 67.

O presente trabalho trata de organizar e apresentar base documental e um conjunto de idéias sobre a construção da cidade e de sua estrutura, tendo por objeto Porto Alegre como cidade ideal, através de seus planos e projetos urbanos. Falar de uma cidade como cidade ideal significa entendê-la, por um lado, como um modelo, portanto como estrutura reproduzível, passível de servir ao mesmo tempo como escala para medir e comparar as cidades e espaços urbanos reais, e como molde para sua reprodução. Trata-se da cidade ideal descrita por Kublai Kahn. Por outro lado, podemos vê-la como uma cidade ideal concreta, construída como uma enciclopédia dos fragmentos de todas as cidades e espaços urbanos conhecidos, a partir da qual podemos reconhecer partes (maiores ou menores), ou mesmo a totalidade de qualquer cidade. Trata-se da cidade ideal descrita por Marco Pólo.

Em Porto Alegre podemos ver as duas. A primeira, como uma sucessão de modelos, de imagens completas de estruturas ideais a fornecer os parâmetros para a transformação da cidade em cada momento. Elas estão nos sucessivos planos e projetos urbanos, com distintos graus de precisão e detalhe. A segunda, é uma cidade que vai sendo construída como um somatório de peças urbanas mais ou menos completas, em estratos ou camadas, pedaços de modelos e de outros lugares e tempos. Através dela não podemos identificar as estruturas ideais, mas seus fragmentos. Eles também interessam.

O trabalho constitui o desdobramento intelectual de cerca de vinte anos de investigações conduzidas ao interior da disciplina *Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana*¹ sobre a análise tipo-morfológica, que têm utilizado Porto Alegre como contexto privilegiado de estudo. Trata-se de uma trajetória que tem progressivamente deslocado o interesse para questões de estrutura urbana e processos de crescimento, nas quais os Planos e Projetos Urbanos adquirem papel central como elementos geradores da forma, em termos operativos e

¹ A disciplina foi criada por Carlos E. Comas e Silvio Abreu no início dos anos 80, e oferecida desde 1981, inicialmente nos cursos de especialização e posteriormente no curso de Mestrado em Arquitetura do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR) da UFRGS.

ideológicos. É precisamente a insatisfação com o discurso hegemônico sobre os mesmos, e a conseqüente necessidade de proceder sua revisão crítica, que estão na origem do interesse e da investigação.

Porto Alegre tem uma longa história de Planos, e é usualmente considerada uma referência nacional em matéria de regulação do desenvolvimento urbano. Esta história permite que se fale em uma "Cultura de Planejamento" (curiosamente, e não por acaso, não de uma "Cultura do Urbanismo"), aparentemente cumulativa, que ilumina as instâncias técnico-institucionais e alimenta uma bibliografia em larga medida hagiográfica.

Podemos localizar seu início no *Plano Geral dos Melhoramentos* de João Moreira Maciel, em 1914, seguido pela *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* de Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva em 1936-1938, e pelo *Plano de Urbanização* da administração Loureiro da Silva (1937-43), representado pelos estudos e Anteprojeto do Plano Diretor de Porto Alegre de Arnaldo Gladosch (1938-44, também conhecido como *Plano Gladosch*), e pelo *Expediente Urbano* de Porto Alegre, coordenado por Edvaldo Paiva em 1942.

Segue-se o *Ante-projeto de Planificação de Porto Alegre* acordo com os princípios preconizados pela *Carta de Atenas* em 1951, de Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro, e pelos sucessivos estudos da equipe liderada por Paiva, que levam ao *Anteprojeto do Plano Diretor* de 1954 e finalmente ao *Plano Diretor de Porto Alegre* em 1959, que foi seu primeiro plano diretor formal. O Plano Diretor foi consolidado em 1961, modificado em 1966 e substituído, após longo processo de reavaliação, pelo *1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano* (1º PDDU) em 1979. Prevendo reavaliações periódicas e participação comunitária, as restrições do 1º PDDU fazem com que seja modificado em 1987, e progressivamente incorpore um labirinto de Resoluções e Legislação Complementar. Acaba sendo substituído, depois de demorado processo de consultas e estudos em diversas instâncias de participação e legitimação técnica e comunitária, pelo *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental* (PDDUa), no final de 1999, com vigência a partir de março de 2000.

Trata-se de quase 100 anos, e de mais de meia dúzia de Planos. De maneira geral, eles têm sido analisados a partir de leituras predominantemente ideológicas, que procuram utilizar os precedentes para validar e legitimar o sucessor, numa espécie de marcha contínua para o progresso. Mais ainda, sua análise e interpretação têm sido contaminadas pela leitura hegemônica originada de um personagem que esteve, direta ou indiretamente, vinculado a todos eles, com exceção do primeiro e do último, e que foi uma figura central do debate urbanístico em Porto Alegre de meados da década de 30 ao final da década de 70: o engenheiro e urbanista Edvaldo Pereira Paiva. Autor e personagem, suas opiniões sobre os Planos vêm sendo adotadas e difundidas em quase todos os textos sobre os mesmos desde então, de forma mais ou menos explícita, e em geral acrítica.

O processo pode ser claramente exemplificado na visão hegemônica sobre o Plano Geral dos Melhoramentos. O Plano Maciel, como é conhecido, “(...) projetou vários alargamentos das ruas do centro e novas grandes avenidas, com uma visão extraordinária dos problemas a serem resolvidos (...)”², tratando-se de um plano “(...) tipicamente viário, (...) de importância vital para a cidade, pois se manteve, durante 23 anos (...) como norma orientadora dos trabalhos de reforma urbana. Esse estudo, de grande visão para a época, tinha como mira uma reforma completa do centro colonial (...)”³. Ainda, “(de tão alta visão...) apesar de ser um plano tipicamente viário e não compreender todo o espaço urbano (...) estava calcado em princípios orientadores bem definidos e realísticos (...) se originava de uma análise objetiva da evolução histórica da cidade (...) correspondia plenamente aos problemas da cidade de então e procurava resolve-los dentro dos princípios urbanísticos dominantes”⁴. Tanto a interpretação quanto a terminologia foram reproduzidas em quase todas as análises posteriores. A partir delas, o Plano Maciel surge invariavelmente como “inspirado nos modelos do urbanismo francês”, ou como “um plano de alinhamentos viários, de inspiração haussmaniana”, mesmo quando reconhecido seu pioneirismo.

O mesmo ocorre com relação ao Plano Gladosch, e é responsável pelo processo de desqualificação e progressivo ocultamento da obra urbanística e arquitetônica de seu autor. Dentro dessa visão, o Plano Gladosch é “basicamente um plano viário”, “de caráter apenas morfológico”, “inspirado no urbanismo monumental do totalitarismo europeu” ou no “formalismo cenográfico do urbanismo francês”; segue-se que o Plano Diretor de 59 é “inspirado nos princípios da Carta de Atenas”, e o 1º PDDU “inova na participação popular e no modelo de gestão”, é “baseado em um modelo espacial de descentralização da atividade comercial e distribuição de equipamentos”, e assim por diante.

Com algumas exceções, são análises baseadas principalmente em fontes secundárias, muitas vezes reproduzindo sem citação as análises anteriores, ou trechos delas, deslocadas de seu contexto. Entretanto, os documentos e fontes originais estão quase todos disponíveis. Na bibliografia recente, o extenso trabalho coordenado por Maria Cristina da Silva Leme, “*Urbanismo no Brasil 1895-1965*”⁵, apesar de sua estrutura confusa e revisão editorial algo descuidada, organiza uma

² UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1938 (mimeo), p. 40-41. O trecho é reproduzido no Expediente Urbano de Porto Alegre, de 1942, p. 80: “(...) com uma visão extraordinária da amplitude dos problemas a serem resolvidos (...)”.

³ SILVA, José Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943, p. 25. O trecho foi presumivelmente escrito por Paiva, apresentado nos créditos como colaborador técnico.

⁴ PAIVA, Edvaldo. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1951 (mimeo), pp. 9-10, retomado em: PORTO ALEGRE. Plano Diretor 1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964, p. 17: “(...) aborda apenas o problema viário, porém (...) apresenta soluções de tal modo corretas que muitas delas foram executadas posteriormente e outras se impõem ainda hoje (...) correspondia perfeitamente às necessidades da época (...)”.

⁵ LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP/FUPAM, 1999.

inestimável compilação do assunto e de suas fontes primárias, que vem se somar aos estudos, análises e trabalhos técnicos, acadêmicos e jornalísticos surgidos nos últimos anos sobre o tema.

Destacamos as recentes Teses de Doutorado⁶ de Nara Helena Machado, cuidadoso estudo das transformações urbanas e arquitetônicas que ocorreram na área central de Porto Alegre entre 1928 e 1945, relacionando-as com as ideologias dominantes, de João Rovatti sobre a trajetória pessoal e profissional de Edvaldo Paiva, de Célia Ferraz de Souza sobre o *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre*, que passou a constituir o texto de referência sobre o assunto, e de Maria Soares de Almeida sobre as transformações urbanas em Porto Alegre relacionadas à legislação, juntamente com uma série de novas Dissertações e Teses do PROPAR/UFRGS e nos cursos de História da UFRGS e da PUCRS.

A dissertação de mestrado PROPUR de Paul Dieter Nygaard⁷ sobre as bases doutrinárias em Planos Diretores, através de um estudo dos planos elaborados para Porto Alegre entre 1914 e 1979, guarda vários pontos de contato com a presente investigação, no campo do objeto (os planos) e sua classificação cronológica. Entretanto, diferencia-se claramente no enfoque e nos conceitos-chave que se utiliza para a análise, resultando num corte epistemológico de natureza essencialmente diversa, como veremos mais adiante.

O aumento no número e a qualidade dessas contribuições ilustram o renovado interesse no tema, e a pertinência de sua revisão crítica. Uma prévia análise das mesmas e da documentação disponível, permitiu antever a possibilidade de novos desdobramentos para a investigação. Aqui, ela vai utilizar um quadro de referência amplo, que considera os avanços recentes na análise tipo-morfológica, incorporando-a aos enfoques de estrutura urbana e dos processos de urbanização e crescimento urbano, ao estudo do imaginário urbano e do discurso sobre a cidade e sua arquitetura, e sobre os Planos como documentos autônomos e textos instauradores de utopias urbanas.

⁶ MACHADO, Nora Helena Naumann. *Modernidade, arquitetura e urbanismo: o centro de Porto Alegre (1928-1945)*. Porto Alegre: PUC-RS, 1998. Tese de Doutorado em História – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUC-RS, 1998; ROVATTI, João Farias. *La modernité est ailleurs: ordre et progrès dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981)*. Paris: Université de Paris VIII, 2001. Tese de Doutorado; SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. São Paulo: FAUUSP (Tese de Doutorado), 2004; e ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade – Porto Alegre 1937-1961*. São Paulo: FAUUSP (Tese de Doutorado), 2004.

⁷ NYGAARD, Paul Dieter. *Bases Doutrinárias em Planos Diretores; um estudo dos planos elaborados para o município de Porto Alegre – 1914 a 1979*. Porto Alegre: PROPUR-UFRGS, 1995. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS, 1995; posteriormente editada, revisada e ampliada, como NYGAARD, Paul Dieter. *Planos Diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

Este quadro conceitual situa a cidade e sua arquitetura como objeto autônomo, e permite pensar em Porto Alegre como cidade ideal, a partir do estudo de seus Planos e Projetos Urbanos. Ao mesmo tempo, descrevendo aquilo que a cidade um dia pretendeu ser, e cotejando com o que ela efetivamente se tornou, é possível entender tanto a lógica de sua construção, quanto antever seus caminhos para o futuro.

OBJETIVOS

Com base no quadro esboçado anteriormente, o trabalho tem por objetivo principal levantar e efetuar uma revisão crítica dos Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre, a partir de um enfoque original e diferenciado em relação à visão predominante sobre o assunto, relacionando-os aos paradigmas e modelos urbanísticos e arquitetônicos hegemônicos em cada momento, e ao espaço real resultante de sua aplicação. Busca com isso uma contribuição inédita na reflexão sobre os planos e projetos e seu papel na construção da cidade, que auxilie não apenas seu entendimento e explicação como constitua um referencial teórico-metodológico para seu desenvolvimento e operação. A partir desse eixo, ele se desdobra em um triplo objetivo secundário:

Ao nível documental e metodológico, procura identificar, sistematizar e analisar criticamente uma série de documentos sobre a cidade de Porto Alegre e sua construção, alguns dos quais ainda não divulgados (ou divulgados parcialmente) no meio acadêmico e profissional, testando sobre eles a aplicação de instrumentos de investigação especialmente desenvolvidos para a análise arquitetônica da forma urbana. Trata-se do estudo das relações entre as distintas formas físicas da cidade, a consideração dos elementos urbanos como unidades de forma dentro da estrutura (tipo de edifícios, lotes e quadras, ruas e padrões de traçado, infra-estruturas e equipamentos, peças urbanas), e os processos de crescimento, transformação e gestão no tempo.

Ao nível disciplinar, busca cotejar os Planos e Projetos, enquanto textos da Arquitetura e do Urbanismo, com as variações do discurso científico. A *exegese* dos planos tentará desvendar o que eles efetivamente são, tanto em suas pretensões explícitas (ligadas à aplicação de princípios e regras para a produção do espaço edificado) quanto em suas ideologias tácitas, assumidas ou não (ligadas à reprodução de modelos), colocando lado a lado o que eles dizem ser, o que efetivamente são, e de que forma interferem na construção da cidade real. Trata-se, enfim, de definir seu estatuto dentro da disciplina da Arquitetura, em termos claramente epistemológicos⁸.

⁸ Aqui utilizamos *exegese* no sentido corrente, de “*Comentário ou dissertação para esclarecimento ou minuciosa interpretação de um texto ou de uma palavra (...) Explicação ou interpretação de obra literária ou artística, de um sonho, etc.*” cf. BUARQUE DE HOLANDA, Aurélio. Novo Dicionário da Língua Portuguesa (2ª edição revista e ampliada). Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986, p. 740. Da

Ao nível operativo, ao identificar e descrever a lógica de construção dos sucessivos estratos ou fragmentos que compõem a forma urbana da Porto Alegre contemporânea como resultado de uma contínua acumulação coletiva no tempo, orientada por regras e modelos distintos, o trabalho pretende ter caráter exemplar e contribuir com uma base documental, metodológica e disciplinar para a intervenção futura sobre a cidade, em termos de Planos e Projetos urbanos. Nesse sentido, as investigações sobre os elementos da estrutura urbana e os processos de crescimento parecem fundamentais para a definição de uma forma de investigação mais nitidamente vinculada a este campo disciplinar próprio. A revisão dos modelos, por outro lado, permitirá entender as idéias que orientam as normas urbanísticas, e seus limites de operação sobre a forma da cidade.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Os Planos integram o conjunto de textos que, no quadro disciplinar da Arquitetura e do Urbanismo, procuram determinar as modalidades para concepção de edifícios, conjuntos de edifícios, espaços ou setores urbanos, ou de cidades futuras. Françoise Choay chama de instauradores estes textos, que *"têm por objetivo explícito a constituição de um aparelho conceptual autónomo que permita conceber e realizar espaços novos e não-aproveitados"*⁹. Ela admite que o conjunto de textos instauradores é formado pelas três categorias dos tratados de arquitetura, das utopias e dos escritos de urbanismo. Quanto aos procedimentos típicos de criação do espaço, o tratado consiste na aplicação dos princípios e das regras, e a utopia consiste na reprodução de modelos. Entretanto, essas duas organizações estruturais - a regra e o modelo - nem sempre permanecem intactas e independentes: os escritos urbanísticos seriam a prova de que elas podem interferir.

Assim, podemos enumerar as seguintes hipóteses:

Os Planos Urbanos podem ser considerados textos instauradores da Arquitetura, dentro da categoria dos escritos urbanísticos. Reúnem características de tratado e de utopia¹⁰, preservando ao mesmo tempo a aplicação de regras,

mesma forma, epistemologia como *"Estudo crítico dos princípios, hipóteses e resultados das ciências, e que visa a determinar os fundamentos lógicos, o valor e o alcance objetivo delas"*, mais que o sentido geral de teoria da ciência, filosofia da ciência ou o estudo das teorias do conhecimento. Idem, p. 673.

⁹ CHOAY, Françoise. *A Regra e o Modelo*. São Paulo: Perspectiva, 1985, p. 6.

¹⁰ Aqui e ao longo do trabalho, utilizaremos o conceito de utopia apresentado por Colin Rowe: *"Una concepción utópica en su forma totalmente desarrollada puede ser definida como una visión unificada que incluye:*

1. *Una teoría artística cuidadosamente ponderada o actitud hacia el arte integrada con*
2. *Una estructura política y social íntegramente desarrollada, que concebimos como situada en*
3. *Un lugar independiente de tiempo, historia o accidente."*

princípios e procedimentos para a construção do espaço urbano, e a reprodução de modelos. Muitas vezes o modelo - e conseqüentemente a utopia - não se encontra completamente explicitado nos Planos, permanecendo subjacente como uma espécie de "core" ideológico que orienta as regras. Cabe à análise desvendá-lo, isolando-o do discurso normativo. Como Choay, em vez de nos limitarmos à influência das utopias particulares em si, interessa-nos o impacto direto da utopia sobre as idéias e os planos urbanísticos.

Entretanto, ao contrário de Choay, que circunscreve explicitamente seu objetivo na estrutura do texto, não se preocupando com as relações entre os escritos instauradores e os espaços de fato realizados sob sua égide, pretende-se analisar os resultados reais da aplicação dos Planos, cotejando em cada momento a estrutura do texto com a estrutura formal resultante, e as regras e modelos nele previstos com a construção do espaço urbano e dos edifícios. Entendemos que são possíveis três níveis relativamente independentes de leitura: a estrutura do Plano como discurso, a estrutura do Plano enquanto conjunto de normas, procedimentos, regras e princípios ordenadores concretos, e a estrutura urbana que sua aplicação vai favorecer, que consiste numa mediação entre a cidade ideal (e suas regras de consecução) e a cidade real, construção coletiva no tempo.

A utopia, o modelo ou modelos presentes nos Planos nem sempre são visíveis. Entretanto, no caso de Porto Alegre uma característica fundamental de sítio e estrutura permite que sua apreensão se faça às vezes de forma direta. As áreas de aterro, que vão sendo progressivamente ganhas ao rio, apresentam-se quase como folhas em branco, tabuleiros isotópicos onde o modelo da cidade ideal pode ter livre desenvolvimento. Assim, ao lado de prescrições normativas, os Planos trazem nos aterros desenhos bastante completos dos modelos, ou cidades ideais, que seu texto contempla.

Essa hipótese foi parcialmente testada por Maria Dalila Bohrer em sua Dissertação de Mestrado no PROPAR/UFRGS¹¹, através da análise comparativa do aterro da Praia de Belas, em Porto Alegre, com o aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro. Nela, são avaliadas as destinações de uso e o caráter das propostas urbanísticas atribuídas aos mesmos, à luz dos paradigmas urbanísticos do final do século XIX e do século XX. Apesar de apoiar a análise dos projetos em critérios de composição urbana, localização, funcionalidade, e em critérios morfológicos, o trabalho fixa-se mais nos aspectos visuais e de percepção do meio ambiente. Dessa forma, deixa em aberto a possibilidade de desdobramentos para a análise, dentro de um quadro conceitual mais amplo.

Concordamos com ele, também, que nunca ocorre uma combinação simultânea de todos estes temas, seja em termos filosóficos ou políticos, quanto arquitetônicos e urbanísticos. Cf. ROWE, Colin. La arquitectura de la utopía. In: *Manierismo y Arquitectura Moderna y otros ensayos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1999, p. 204.

¹¹ BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 2001. 220 p., il.

Em cada Plano ou Projeto, se buscará entender a estrutura formal de seu desenho, confrontando-a com a estrutura do discurso sobre o mesmo, e com a estrutura urbana que resulta de sua aplicação. Aqui adotamos o conceito descrito por Umberto Eco em “*A Estrutura Ausente*”, a partir de Claude Lévi-Strauss (e da noção saussuriana de ‘estrutura’):

*“Só é estrutura o arranjo que corresponde a duas condições: a de ser um sistema regido por uma coesão interna; e a de que essa coesão, inacessível ao observador de um sistema isolado, se revele no estudo das transformações, graças às quais se encontram propriedades similares em sistemas aparentemente diferentes”.*¹²

Para Eco, esta afirmação comporta duas noções igualmente importantes: a de que a estrutura é um sistema regido por uma coesão interna; e que ela só aparece quando posta em evidência pela comparação de fenômenos diferentes entre si e pela redução desses fenômenos ao mesmo sistema de relações. Dessa forma, a estrutura é uma simplificação, que *nasce de um ponto de vista*. “*Uma estrutura é um modelo construído segundo certas operações simplificadoras que me permitem uniformar fenômenos diferentes com base num único ponto de vista*”¹³. Ao entender a estrutura como produto de operações orientadas numa determinada direção, como *um modelo elaborado para poder nomear de maneira homogênea coisas diferentes*, Eco delinea a diferença entre um *estruturalismo ontológico* e um *estruturalismo metodológico*. Trata-se de uma oscilação sempre presente no estruturalismo, entre estrutura como realidade ontológica e estrutura como instrumento operacional (um instrumento fabricado para determinar, a partir de um ângulo ou ponto de vista, modos de aproximação a alguns aspectos do objeto em estudo), destacando-se as vantagens conceituais do segundo como método para a investigação.

O conceito define ao mesmo tempo um conjunto, as partes desse conjunto e as relações dessas partes entre si; em uma “*entidade autônoma de dependências internas*”, num todo formado de elementos solidários, de tal modo que cada um dependa dos demais, e não possa ser o que é senão em virtude da sua relação com eles: um determinado sistema de relações orgânicas *où tout se tient*. Descrevendo o modelo estrutural como procedimento operacional, ou metodológico, Umberto Eco cita L. Hjelmslev:

*“Toda descrição científica pressupõe que o objeto da descrição seja concebido como uma estrutura (e portanto analisado segundo um método estrutural que permita reconhecer relações entre as partes que o constituem) ou como participante de uma estrutura (e portanto, sintetizado com outros objetos com os quais entretém relações que possibilitam estabelecer e reconhecer um objeto mais extenso, do qual aqueles objetos, mais o objeto considerado, são partes)”.*¹⁴

¹² ECO, Umberto. *A Estrutura Ausente*. São Paulo: Perspectiva (3ª edição), 1976, p. 32.

¹³ Idem, p. 36.

¹⁴ Idem, p. 285. Ele defende a utilidade operacional do conceito na investigação científica: “(...) a operação estruturalista, o mais das vezes, ao invés de achar a estrutura, estabelece-a, inventa-a como hipótese e modelo teórico e postula que todos os fenômenos que estuda devem corresponder ao arranjo estrutural teorizado. As verificações virão depois (...); tal procedimento (...)

No trabalho, utilizamos a estrutura com este fim, enquanto instrumento operacional (“*bons artificios metodológicos, instrumentos de trabalho*”), permitindo resolver o objeto concreto da análise como modelo. Nessa linha de raciocínio, a estrutura urbana pode ser vista como um conjunto articulado de elementos constituintes da forma, dispostos em estratos distintos, hierarquicamente relacionados por escala, características de permanência e mudança, e de operação.

De maior a menor hierarquia, adaptamos a classificação apontada por Fernando Diez, por sua vez baseada em conceitos e estudos desenvolvidos morfologicamente por Aldo Rossi e Carlo Aymonino nas décadas de 60 e 70, testados matematicamente pela equipe de Leslie Martin e Lionel March no *Center for Land Use and Built Form Studies* (hoje *Martin Center for Architectural and Urban Studies*) da Universidade de Cambridge, e sistematizados pela equipe de Philippe Panerai na *Association de Recherche de l’Ecole d’Architecture de Versailles* (ADROS-UP3) em sua aplicação sobre diversas cidades e situações urbanas nas décadas de 70 e 80¹⁵. Ela se compõe dos seguintes elementos:

1. Sítio
2. Estrutura de Elementos Primários
3. Traçado (o padrão de seqüência e distribuição das vias)
4. Parcelamento em Quadras
5. Parcelamento em lotes, ou Loteio
6. Tipologia edilícia (distribuição de edificações e espaços abertos sobre o loteio).

Quanto maior a generalidade do estrato considerado, maior seu caráter de permanência e maior o consenso social e o custo econômico necessários para modificá-lo. Inversamente, quanto menor a generalidade, menor sua permanência, e maior a capacidade de mudança, ou de operação ao interior do estrato. Como os estratos são hierarquicamente relacionados, os de menor escala recebem dos de maior generalidade informações de natureza morfológica (posição, dimensão, orientação e articulação), e da escala menor à maior flui informação de natureza

revela-se fecundo em muitas disciplinas e permite superar certas pesquisas empíricas que se prolongariam ao infinito, sobrepondo-lhe hipóteses estruturais diretamente controladas nos pontos presumivelmente mais débeis”. Idem, p. 38-39.

¹⁵ DIEZ, Fernando. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1996; ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. (tradução Eduardo Brandão) São Paulo: Martins Fontes, 1995 (embora ainda prefira a tradução da edição espanhola *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976); AYMONINO, Carlo. *El significado de las ciudades*. Madrid: H. Blume Ediciones, 1981; MARTÍN, Leslie, MARCH, Lionel, ECHENIQUE, Marcial. *La estructura del espacio urbano*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975; CASTEX, J., DEPAULE, J.Ch., PANERAI, Ph. *Formes urbaines: de l’ilot à la barre*. Paris: Dunod, 1977; e PANERAI, Philippe [et all]. *Eléments d’analyse urbaine*. Bruxelles: Archives d’Architecture Moderne, 1980. Os conceitos e a bibliografia da análise tipo-morfológica foram introduzidos no Brasil no início da década de 80, através da disciplina *Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana*, já referida, oferecida nos cursos de especialização e mestrado do PROPARG/UFRGS desde então.

cultural, necessária à construção dos estratos superiores (padrões tipológicos de edificação e loteio).

Os Planos atuam sobre o conjunto da estrutura, porém com efeitos distintos sobre cada elemento, já que cada estrato é relativamente independente, embora subordinado hierarquicamente por escala, e contém o nível de informação necessário para a transformação dos demais. Isso coloca o foco no conceito de Processo como estrutura de relações entre elementos, em transformação no tempo. Entendemos o processo de urbanização como seqüência de operações que dizem respeito à infra-estrutura física, ao parcelamento do solo e à edificação de tipos, conforme conceitos desenvolvidos pelo *Laboratori d'Urbanisme de Barcelona* (LUB) da *Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona* (ETSAB) nas décadas de 70-80, e utilizados por Manuel de Solà-Morales i Rubió para descrição das formas de crescimento urbano¹⁶. O conceito enfatiza a transcendência progressiva das diversas formas de gestão sobre a relação morfologia - infraestrutura e equipamento - tipologia, mas define nesse campo preciso o nível da intervenção arquitetônica e urbanística.

A cidade é o resultado de uma construção coletiva. Assim, o tempo tem um papel preponderante, e a construção é realizada por fragmentos. No início de *A Arquitetura da Cidade*¹⁷, quando trata da teoria da permanência e dos monumentos, Aldo Rossi adverte que a forma da cidade sempre é a forma de um tempo da cidade, e que nela coexistem muitos tempos. Fernando Diez¹⁸ acrescenta que essa convivência não se dá sem tensões e conflitos. Da mesma forma que Rossi e Diez, entendemos a cidade do presente como o resultado de uma acumulação ou sedimentação de sucessivos estratos e fragmentos de diversas épocas, produzidos segundo distintos modelos de cidade, mais ou menos visíveis, convivendo ou lutando pela hegemonia sobre a própria superfície da cidade contemporânea. Por analogia, podemos vê-la como resultado da superposição ou justaposição de sucessivos Planos e Projetos, gerando fragmentos mais ou menos completos ligados a regras e modelos distintos. Caberá à análise desvelá-los e identificá-los, trazendo à luz sua lógica de constituição, como o encaixe das peças de um *puzzle* que resultará sempre inacabado.

A construção da cidade por fragmentos, como resultado da aplicação de normas urbanísticas, é analisada detidamente por Rogério Oliveira, que vê no projeto a única possibilidade de assegurar a necessária colagem:

“A fragmentação da cidade contemporânea ilustra a difícil convivência de paradigmas antagônicos que competem pela supremacia normativa. As tentativas de impor, a partir

¹⁶ SOLÀ-MORALES i Rubió. Manuel de. *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya - UPC, 1997.

¹⁷ ROSSI, 1995, op. cit., item 7 do Capítulo I, *A teoria da permanência e os monumentos*, p. 57: “A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade.”

¹⁸ DIEZ, 1996, op. cit. pp. 185-188.

de um momento aprazado, a adoção exclusiva de uma dessas possíveis configurações agravam drasticamente a dissociação do espaço urbano em fragmentos desconexos. Geralmente codificados sob a forma de um 'plano diretor' que, uma vez em vigência, ignora e torna sem efeito as codificações que o antecederam, os instrumentos reguladores encapsulados na ordem do texto são incapazes de garantir a necessária colagem, somente obtida pelo manejo direto dos instrumentos projetuais. (...) A sucessão de planos diretores estratifica no tempo diferentes diretrizes morfológicas que, aplicadas freqüentemente a um mesmo quarteirão, apenas justapõem aleatoriamente objetos arquitetônicos e parcelamento urbano. A integridade figurativa idealizada pelo Plano exigiria como ponto de partida, para sua materialização, a tabula rasa".¹⁹

O argumento reforça a importância dos aterros e dos bolsões vazios ao interior da malha como locais privilegiados de estudo da aplicação dos modelos em estado puro, justamente por sua característica intrínseca de *tabula rasa*.

Dentro do mosaico da cidade contemporânea, a análise vai procurar identificar as lógicas da superposição ou justaposição de fragmentos. O conceito de superposição pressupõe entender e contemplar os diferentes estratos como as seções horizontais da cidade apresentadas pelos arqueólogos. Nesse sentido, também podemos ver Porto Alegre como a Tróia de Heinrich Schliemann²⁰, estrato arqueológico assentado entre os estratos sucessivos de seis outras cidades. Cada estrato traz impresso em sua estrutura vestígios, como pistas dos estratos inferiores, que podem se manifestar na estrutura das edificações, nos padrões de loteio, na forma das quadras, no traçado, na estrutura de elementos primários ou, em última análise, no seu sítio.

Já o conceito da justaposição lida com a idéia da Cidade-colagem, desenvolvida por Colin Rowe como estratégia de inclusão e pluralismo ilustrado, contraposta à *"desintegração da arquitetura moderna"*. Por Cidade-colagem entenda-se uma cidade amálgama, cuja presença é composta por arquiteturas e espaços urbanos dos mais diversos tempos e lugares, e caracterizada por procedimentos subjetivos e sintéticos. *"Pero, si la utopía es una idea necesaria, ni menos ni más importante debería ser esa otra ciudad de la mente que tanto las vedute fantastiche de Canaletto como los fondos de collage de Poussin representan y prefiguran a la vez"*. Essa linha de raciocínio leva Rowe a concluir pela necessidade de conciliar na cidade os dois opostos: *"Utopía como metáfora y*

¹⁹ OLIVEIRA, Rogério. Sistemas normativos versus modelos figurativos da cidade: implicações projetuais. *ARQtexto* nº 1 (1º semestre/2001), p. 31.

²⁰ Arqueólogo alemão (1822-1890) que, na busca da cidade descrita por Homero descobriu, em 1870, em Hissarlic, Turquia, suposto sítio de Tróia, as ruínas de sete cidades superpostas e, em uma delas, o tesouro que atribuiu a Príamo. A imagem também é utilizada por Sandra Pesavento: *"Tal qual a legendária Tróia, que as escavações arqueológicas revelaram não ser uma, mas sete cidades superpostas, nossas cidades comportam não apenas ensaios e vestígios materiais de outras cidades projetadas, mas também os sonhos e as utopias daquilo que um dia se desejou a cidade se tornasse"*. Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo. In: RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (org). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 378.

Collage City como prescripción; estos puntos opuestos que implican las garantías a la vez de ley y de libertad, deberían constituir seguramente la dialéctica del futuro"²¹.

A idéia de fragmento envolve o conceito de transferibilidade de espaços e de edifícios. Dessa forma, entendemos que os modelos ideais também podem estar prefigurados em espaços urbanos e edifícios exemplares ou paradigmáticos, capazes de reunir em si as características básicas de reprodutibilidade dos mesmos, condensando-os. A análise de modelos através de peças arquitetônicas consideradas exemplares é um procedimento utilizado por Norberg-Schultz em sua "*Arquitectura Occidental*", por William Curtis em "*La Arquitectura Moderna desde 1900*", por Josep Maria Montaner em "*Depois do Movimento Moderno*", e passa a constituir premissa teórico-metodológica básica de Pérez Oyarzun, Aravena Mori e Quintanilla Chala no recente "*Los hechos de la arquitectura*"²².

Assim, em cada plano, procuraremos identificar espaços urbanos ou edifícios isolados que reúnam o conjunto e a essência dos elementos presentes nos modelos que os originaram e informaram, a exemplo da análise do Edifício Esplanada como fragmento urbano de uma Porto Alegre ideal de final dos anos 50²³, efetuada em monografia para o Curso de Doutorado em Arquitetura do PROPARG e posteriormente publicada pela Revista *ARQtexto*. Tais espaços urbanos ou edifícios normalmente estão associados aos conceitos de monumento ou elemento primário da estrutura urbana (mas não se limitam a eles), constituindo aquilo que Rossi denomina "*fatós urbanos*" por excelência.

Se a cidade está constituída por partes, cada uma delas encontra-se caracterizada, e possui sua estrutura própria de elementos primários, como catalisadores ao redor dos quais se agregam os edifícios²⁴. Entendemos que os monumentos são os pontos fixos da dinâmica urbana, âncoras através das quais podemos discerni-la e explicá-la. Entretanto, os elementos primários não se limitam apenas aos monumentos, e assim como Rossi, "(...) *considero o 'plano'*

²¹ ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 176-77.

²² NORBERG-SCHULTZ, Christian. *Arquitectura Occidental*. Barcelona: Gustavo Gili, 1983; CURTIS, William. *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Madrid: Herman Blume, 1986; MONTANER, Josep Maria. *Depois do movimento moderno. Arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001; e PÉREZ OYARZUN, Fernando; ARAVENA MORI, Alejandro; QUINTANILLA CHALA, José. *Los hechos de la arquitectura*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ; Escuela de Arquitectura; Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.

²³ ABREU, Silvio. *A ESQUINA DO MODERNO. O Edifício Esplanada como fragmento urbano e paradigma da Porto Alegre ideal do final dos anos 50*. Monografia para a Disciplina Pensamento Arquitetônico Contemporâneo I (orientador Edson Mahfuz, PhD). Porto Alegre: PROPARG/UFGRS, 2001; posteriormente publicado como: ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *A esquina do moderno*. *ARQtexto* n.5, 2004, pp.82-97.

²⁴ Aqui consideramos a noção de *estrutura da estrutura* de Eco: "*Portanto, toda vez que identifico uma estrutura homóloga no interior de uma dada ordem de fenômenos, devo perguntar-me se não existe uma estrutura daquela estrutura, um código, que me permita ampliar a área de predicabilidade a uma ordem mais vasta de fenômenos*", cf. ECO, 1976, op. cit., p. 38.

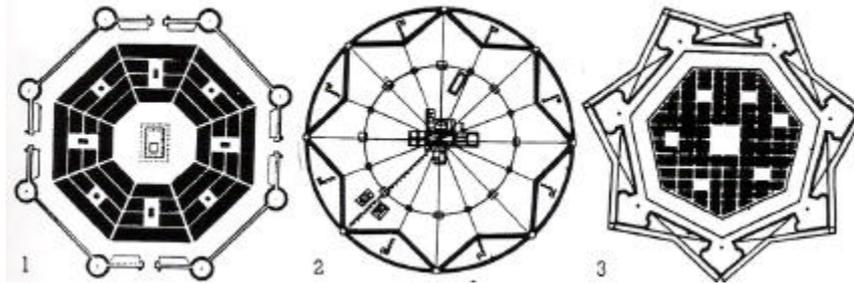


Fig 0.1 - Cidades ideais do Renascimento. 1. Cidade ideal por Vitruvio (descrita, mas não desenhada) - Reconstituição. 2. Filarete: Sforzinda no *Tratado d'Architettura*, 1457-1464. 3. Pietro Cataneo: *Architettura*, 1554.

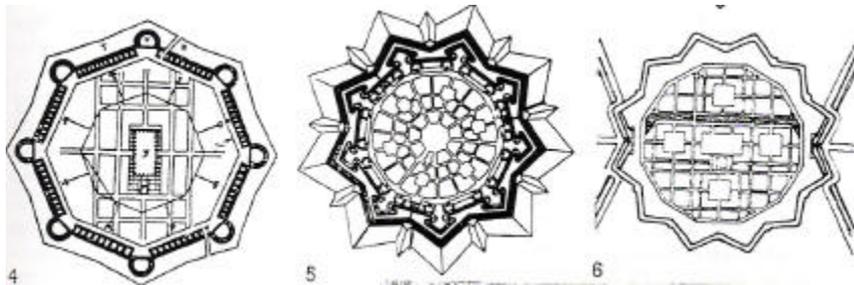


Fig 0.2 - Cidades ideais do Renascimento. 4. Daniele Barbaro: *Dieci Libri dell'Architettura*, de M. Vitruvio, 1567. 5. Buonaiuto Lorini: *Delle Fortificazioni Libro Cinqui*, 1592. 6. Vincenzo Scamozzi: *Idea dell'Architettura Universale*, 1615.

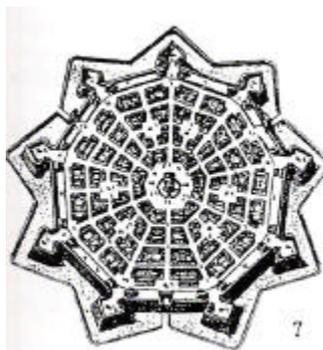


Fig 0.3 - Scamozzi: Palma Nuova, 1593.

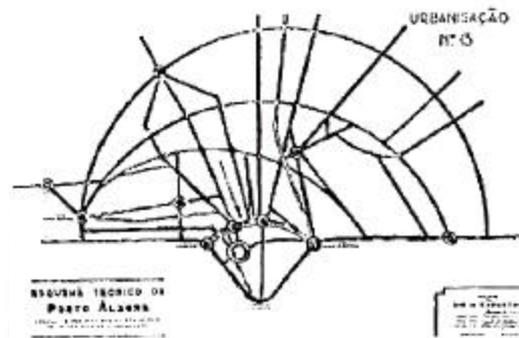


Fig 0.4 - PORTO ALEGRE. *Contribuição*. Esquema Teórico de Porto Alegre, 1936-38.

um elemento primário, tal como um templo ou uma fortaleza”. Isso vale tanto para cidades existentes quanto para as planejadas, já que mesmo o primeiro núcleo de cidade planejada revela-se como um elemento primário: “*Quer inicie um processo urbano, quer o caracterize, (...), a coisa não muda muito. (...); o plano é sempre um tempo da cidade, do mesmo modo que qualquer outro elemento primário*”²⁵.

Assim, o plano (ou mais precisamente a planta do plano) assume sua condição de elemento originário ou componente da forma da cidade, e quando falamos do plano falamos de arquitetura, nivelando-o com os outros elementos constituintes da forma e tornando-o passível do mesmo tipo de análise disciplinar. Basta pensar no Plano Cerdà para Barcelona, nos Planos de Le Corbusier para a *Ville Contemporaine* e a *Ville Radieuse*²⁶, ou no Plano Piloto de Brasília, para entendê-los como poderosos elementos primários a orientar a forma, além de prefigurações bastante completas dos modelos em si mesmo. Os planos também são signos; para entender seu significado cultural a investigação acaba se aproximando da hermenêutica²⁷, e a exegese dos planos, do conjunto de regras que permitem determinar tanto seu sentido literal quanto seu valor universal para a disciplina e a cultura.

Enfim regra e modelo, estrutura e processo, justaposição e sobreposição de fragmentos, são os conceitos-chave do quadro de referência teórico assim esboçado, para o estudo de Porto Alegre como cidade ideal, através de seus Planos e Projetos urbanos.

METODOLOGIA

Sem a pretensão de esgotar o quadro de referência para uma metodologia de estudo da cidade, entendemos que existem dois grandes sistemas gerais; aquele que considera a cidade como mero produto dos sistemas funcionais que estão na gênese de sua arquitetura, e daí do espaço urbano, e aquele que a considera como uma estrutura espacial com relativa autonomia. No primeiro, a cidade é explicada através da análise de sistemas políticos, sociais e econômicos, e conseqüentemente é tratada a partir do ponto de vista destas disciplinas; pela análise marxista, o espaço físico concreto surge como espacialização, ou às vezes mero reflexo de relações de produção. No segundo, a cidade é vista como fato

²⁵ ROSSI, 1995, op. cit., p. 140.

²⁶ Essa hipótese foi testada para o *Ensanche* de Barcelona, de Ildefonso Cerdà, e para a *Ville Contemporaine* de Le Corbusier nas monografias apresentadas para o Curso de Doutorado em Arquitetura no PROPARG: ABREU, Silvio. *Bohigas e a re-arquitetura do Plano Cerdà de Barcelona. Quarteirões quase fechados, ruas quase corredor*. Monografia apresentada para a Disciplina RE-ARQUITETURAS (orientador José Artur D'Aló Frota). Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2001, e ABREU, Silvio. *Le Corbusier e a Ville Contemporaine. Análise Tipo-Morfológica*. Monografia para a Disciplina Seminário de Teoria, História e Crítica (orientador Fernando Pérez Oyarzun). Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2001.

²⁷ Aqui referimo-nos à hermenêutica como teoria da interpretação dos signos enquanto elementos simbólicos representativos de uma determinada cultura.

concreto da cultura material, e estudada desde o ponto de vista disciplinar da arquitetura (e também da geografia).

Mesmo reconhecendo que os condicionamentos externos e suas implicações relacionam a chamada *ciência urbana* com o conjunto das ciências humanas, Aldo Rossi reafirma que “*em tal quadro creio que essa ciência tem uma autonomia própria*”, para concluir categoricamente: “*Podemos estudar a cidade de muitos pontos de vista, mas ela emerge de modo autônomo quando a consideramos como dado último, como construção, como arquitetura*”.²⁸

Assim, ao descrevermos a cidade de Porto Alegre e seus diversos planos, nos ocuparemos preponderantemente de sua forma. Para Rossi, essa forma é um dado concreto e se resume na arquitetura da cidade, entendida em dois aspectos distintos: inicialmente, é possível abordar a cidade como uma grande manufatura ou obra de arquitetura, de maior ou menor escala e complexidade, transformando-se no tempo. No segundo caso podemos referir-nos a contornos mais circunscritos e limitados da mesma cidade, a fatos urbanos caracterizados por uma arquitetura própria e por uma forma própria. Nos dois casos, é evidente que a arquitetura representa apenas um aspecto de uma realidade maior e mais complexa, “*(...) mas, ao mesmo tempo, sendo o dado último verificável dessa realidade, constitui o ponto de vista mais concreto com o qual se pode encarar o problema*”.²⁹

Assim, a descrição da forma vai constituir o conjunto dos dados empíricos da investigação, e pode ser aproximado a partir de métodos derivados das ciências da observação. Essa é justamente a função dos estudos de morfologia urbana: a descrição e análise das formas de determinados fatos ou elementos urbanos. Os elementos e sua documentação são quase todos conhecidos, são planos, mapas, desenhos, textos e memoriais justificativos; trata-se apenas de observá-los atentamente e descreve-los à luz dos instrumentos de análise escolhidos.

Entendemos que o método de observação deve utilizar aquilo que Hélio Piñon define como “*mirada intensiva*”³⁰: a qualidade da observação vai depender do tempo despendido, da intensidade empregada, e da capacidade de agregar novas perguntas à mesma esfinge.

²⁸ ROSSI, 1995, op. cit., p. 4.

²⁹ ROSSI, 1995, op. cit., p. 13. O conceito de manufatura também nos remete à analogia da cidade com a obra de arte, utilizada por Aldo Rossi na seção I.2 *Os fatos urbanos como obra de arte*: “*(...) admitimos que na natureza dos fatos urbanos há algo que os torna muito semelhantes, e não só metaforicamente, à obra de arte; eles são uma construção na matéria e, não obstante a matéria, de algo diferente; são condicionados mas também condicionantes. (...) Esse caráter artístico dos fatos urbanos esta muito ligado à sua qualidade, ao seu ‘unicum’, portanto à sua análise e à sua definição*”. ROSSI, 1995, op. cit., p.18.

³⁰ PIÑON, Hélio. *Miradas Intensivas*. Barcelona: Edicions UPC/ETSAB, 1999.

*“As estruturas não são coisas inertes nem objetos estáveis. Emergem de uma relação instaurada entre o observador e o objeto: despertam em resposta a uma pergunta preliminar, e é em função dessa pergunta feita às obras que se estabelecerá a ordem de preferência dos seus elementos. É ao contato com a minha interrogação que as estruturas se manifestam e se tornam sensíveis, num texto de há muito fixado na página do livro. Os diversos tipos de leitura selecionam e extraem estruturas ‘preferenciais’. Bem depressa percebemos que uma mesma obra, conforme a pergunta que se lhe faça, permitirá a extração de várias estruturas igualmente aceitáveis ou ainda que esta obra se definirá como uma parte dentro de sistemas mais vastos que, superando-a, a englobam. Aqui não cabe ao estruturalismo decidir: ao contrário, a análise estrutural só poderá ser a consequência de uma decisão preliminar que fixe a escala e o interesse da pesquisa.”*³¹

À observação, agregaremos o método comparativo, entendido como comparação metódica de sucessões regulares de fatos urbanos, e o método histórico³², sempre alertando que não se trata de uma pesquisa historiográfica, mas de análise urbana e arquitetônica, na qual a história vai servir para circunscrever temporalmente e circunstanciar o objeto de estudo, não para defini-lo. De fato, não podemos considerar a história de uma cidade simplesmente um estudo histórico, mas o estudo de suas permanências e rupturas, no tempo e no espaço.

Nesse sentido, a investigação empreendida enquadra-se nos parâmetros da “tese monográfica” conforme definida por Umberto Eco, em contraposição à “tese panorâmica”. Mesmo alertando que *“entre os dois extremos da tese panorâmica sobre quatro décadas de literatura e da tese rigidamente monográfica sobre variantes de um texto curto, existem muitos estados intermediários”*, e que o termo “monográfico” pode ter uma acepção mais vasta, fica claro que, para Eco, uma monografia é a abordagem de um só tema, como tal se opondo a uma “história de”, a um manual, a uma enciclopédia.

*“Mas deve-se ter em conta que fazer uma tese rigorosamente monográfica não significa perder de vista o panorama. (...) Só explicamos e entendemos um autor quando o inserimos num panorama. Mas uma coisa é usar um panorama como pano de fundo, e outra elaborar um quadro panorâmico. Uma coisa é pintar o retrato de um cavaleiro sobre o fundo de um campo cortado por um regato, e outra pintar campos, vales e regatos. Tem de mudar a técnica, tem de mudar, em termos fotográficos, o foco”.*³³

³¹ Jean Starobinski, citado por Humberto Eco em: ECO, 1976, op. cit., p. 282.

³² Nesse sentido, o enfoque aqui descrito se aproxima mais daquele defendido por Rossi, no qual a história auxilia a circunscrever as forças que estão em jogo no processo de desenvolvimento urbano: *“(...) falo com particular convicção da importância do método histórico, mas também insisto no fato de que não podemos considerar o estudo da cidade simplesmente como estudo histórico”*. Rossi recomenda atenção ao estudo das permanências, e faz uma analogia do estudo da cidade com o da lingüística, esboçando um programa para o desenvolvimento da ciência urbana: descrição e análise das cidades e espaços urbanos existentes, relações entre os fatores locais e a construção dos fatos urbanos, identificação e pesquisa das forças que agem de maneira permanente e universal em todos os fatos urbanos, e necessidade de delimitação e definição. ROSSI, 1995, op. cit., pp. 4-5.

³³ ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. São Paulo: Editora Perspectiva (2ª edição), 1985, capítulo 2. A escolha do Tema (2.1. Tese Monográfica ou Tese Panorâmica, p. 7-11), p. 10. Nossa

Podemos enriquecer a analogia que Eco estabelece com a pintura através de uma outra, com o cinema, agregando o movimento, e a transformação. O panorama pressupõe movimentos de câmara associados como o *traveling*, o *plongé* e o *contra-plongé*, sempre retornando ao quadro geral. Em nossa investigação, tais movimentos são subsidiários, servindo apenas para circunstanciar e localizar a ação em seu espaço; o retrato requer, no máximo, o *plano americano*, e chega até o *close-up*. Ao invés da grande angular e da lente 50 mm, utilizaremos mais a teleobjetiva, procurando aproximar um objeto que está longe, na paisagem, ou a macro, aumentando o que está perto, para dissecá-lo. O fundo vai aparecer em distintas gradações de foco, conforme a lente, mas sempre como pano de fundo para o personagem, objeto do interesse.

Do método histórico, emprestamos de Rogério Oliveira³⁴ a definição da tese histórica como “*uma argumentação que deve convencer, através de uma narrativa episódica e documental, quanto à pertinência do objeto de estudo, a necessidade de sua reapreciação e a novidade documental das fontes*”. Dessa forma, a adequação do método à tese consiste num amálgama entre o ponto de vista histórico e o crítico, através da mediação de operadores teóricos.

A investigação se fundamenta na convicção da pertinência do objeto – os Planos para Porto Alegre, e na premência de sua revisão crítica, opondo-se à visão hegemônica sobre eles (“*a opinião da maioria*”). A relativamente pequena novidade documental das fontes, no caso, será compensada com a pretendida originalidade conceitual do olhar sobre elas (o “*mirar al revés*” dos castelhanos), premissa inicial e compromisso teórico do trabalho.

A partir das considerações acima, a metodologia de investigação apoiou-se em três proposições distintas e correlacionadas por Rossi:

A primeira considera a continuidade temporal do desenvolvimento urbano, entendendo que ao longo dessa coordenada temporal estamos analisando fenômenos estritamente comparáveis e homogêneos em sua natureza.

A segunda se refere à continuidade espacial da cidade, aceitando como fatos de natureza homogênea todos os elementos ao interior de um território urbanizado, sem defasagens ou rupturas espaciais entre eles.

A terceira admite que, ao interior da estrutura urbana, encontramos alguns elementos que tem o poder de atrasar ou acelerar o processo de

tese também não é uma tese teórica, segundo Eco “*aquela que se propõe atacar um problema abstrato, que pode já ter sido ou não objeto de outras reflexões*”, utilizando um daqueles tipos de abordagem a que Gramsci chamava ‘breves acenos ao universo’. Idem, p. 11.

³⁴ OLIVEIRA, Rogério. Intervenção em banca de qualificação de tese de doutoramento em Arquitetura no PROPARG/UFGRS, em 17/12/2002.

desenvolvimento urbano, e que por sua natureza mesma devem merecer atenção especial na análise.

Tratando-se de uma investigação na qual a descrição do objeto se dá diretamente a partir de uma perspectiva interpretativa e crítica, o trabalho será desenvolvido utilizando-se uma mescla de procedimentos dedutivos e indutivos, considerada adequada à investigação sistemática do campo de conhecimento arquitetônico. Os estudos urbanísticos derivados da linha teórico-metodológica da “*Evolução Urbana*”³⁵ partem de abordagens gerais dos fatores sócio-econômicos, culturais e ambientais que condicionam o desenvolvimento urbano, para então chegar à análise específica, num método telescópico de aproximações sucessivas. Inversamente, a linha aqui definida parte da abordagem de um fato urbano preciso (um plano, por exemplo) para, a partir deste, estabelecer nexos com categorias mais genéricas de análise.

Como o tratamento do tema considerou três níveis de aproximação, o das teorias (a), o dos planos e projetos (b) e o dos resultados construídos (c), o trabalho concreto de investigação procurou dar conta de suas particularidades conceituais e operativas. A partir de algumas hipóteses iniciais, foram efetuadas revisões bibliográficas de natureza genérica (sobre teoria e história da arquitetura, do urbanismo e da cidade, especialmente enfocadas nas teorias e modelos de cidades ideais, e nos paradigmas arquitetônicos e urbanísticos), e de natureza específica (sobre os planos e projetos urbanos para Porto Alegre, e sobre sua implantação).

A revisão das teorias e modelos de cidades ideais foi em grande parte efetuada no âmbito de monografia para o Curso de Doutorado em Arquitetura do PROPARG sobre cidades ideais do Renascimento³⁶, ainda não editada. A investigação dos paradigmas arquitetônicos e urbanísticos hegemônicos vem

³⁵ No Rio Grande do Sul, esta linha predominou a partir dos trabalhos de Riopardense de Macedo (diretamente influenciados por Edvaldo Paiva), chegando até Dóris Maria Muller e Célia Ferraz de Souza. A persistência dessa linha comprova-se no recente *Atlas ambiental de Porto Alegre*, coordenado por Rualdo Menegat, no qual o estudo da Evolução urbana: dos arraiais à metrópole (item II.9), coordenada por Célia Ferraz de Souza, ilustra exemplarmente a aplicação dos conceitos ao processo de desenvolvimento urbano da capital. MENEGAT, Rualdo (Coord. Geral). *ATLAS Ambiental de Porto Alegre*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1998.

³⁶ ABREU, Silvio. *Cidade Ideal e Cidade no Renascimento*. Monografia para a Disciplina: Tratados do Renascimento Italiano (orientador Cláudio Calovi Pereira, PhD). Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2000 (não ed.). A relevância do estudo das cidades ideais e utopias é destacada por ROSSI na Introdução e na última parte de seu livro, quando trata do problema político da cidade: “*Aqui, o problema político é entendido como um problema de escolha, pela qual a cidade se realiza através de sua própria idéia de cidade. (...) uma parte importante de nossos estudos deveria ser dedicada à história da idéia de cidade, em outras palavras, à história das cidades ideais e à história das utopias urbanas. (...) Há, na realidade, um contínuo processo de influências, de intercâmbios, tal como se concretizam nas cidades, a as propostas ideais*”. Cf. ROSSI, 1995, op. cit., p.5.

sendo desenvolvida de forma sistemática ao interior da disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana ao longo dos últimos 20 anos³⁷. Da mesma forma, a análise crítico-comparativa dos planos e projetos urbanos para Porto Alegre, e o acompanhamento de sua implantação efetiva, com a análise de seus efeitos sobre a forma resultante da cidade. A revisão dos três foi desenvolvida ao longo dos cinco últimos anos, em parte na condição de Estudos Dirigidos do mesmo curso, e serão apresentadas segundo a ordem cronológica. Foram especificamente investigados os seguintes Planos, considerados como estruturas teórico-conceituais e técnicas completas:

PLANO GERAL DOS MELHORAMENTOS – 1914

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO LOUREIRO DA SILVA – 1938/1943

PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE – 1959/1961

1º PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (1º PDDU) – 1979

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL (PDDUa) - 1999.

Além desses, também foram considerados alguns planos e projetos que, apesar de não apresentarem estruturas completas, reúnem interesse por visões parciais disciplinarmente exemplares, servindo dessa forma à análise e aos objetivos da investigação. Eles são:

CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA URBANIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE – 1936-1938

ANTE-PROJETO DE PLANIFICAÇÃO DE PORTO ALEGRE, DE ACORDO COM OS PRINCÍPIOS PRECONIZADOS PELA CARTA DE ATENAS – 1951.

Para a apresentação das figuras, necessariamente numerosas em um trabalho dessa natureza, optou-se por distribuí-las, de forma agrupada, em páginas de ilustração ao longo do texto, conforme o encadeamento da argumentação, e não necessariamente em ordem cronológica.

³⁷ Aqui adotado de acordo com a definição de Thomas Kuhn, conforme explicitada por OLIVEIRA, 2001, op. cit., p. 32: “Na definição estrita de Kuhn, paradigma é simplesmente o conjunto de soluções exemplares compartilhadas em um dado momento pela comunidade de praticantes de uma arte ou ciência. A ciência normal, fundada na aceitação do paradigma, corresponde aos momentos em que tais soluções constituem um sistema estabilizado de referências práticas. Dependendo da situação a que se aplicam, porém, poderão estar em jogo diferentes paradigmas, correspondendo a distintas consolidações do universo normativo”.

Com os planos apresentados dessa forma, em ordem cronológica, poderíamos imaginar que a tese se orienta na direção de uma 'história' dos planos urbanos de Porto Alegre. Efetivamente, em algum momento do percurso ela assim se estruturava, o que levou à sua reformulação, como um conjunto de estudos monográficos, um para cada plano considerado. Essa 'deconstrução' trouxe modificações importantes na estrutura do texto, em busca de maior autonomia das partes, que são unificadas na Introdução por objetivos, marco teórico referencial e método em comum, e nas Considerações Finais, que procuram extrair desses estudos algumas conclusões de natureza geral, reconstruindo-os ao final.

O trabalho de Nygaard sobre a base doutrinária dos Planos Diretores suscita outro tipo de considerações. Por sua estrutura (os planos são considerados em ordem cronológica) e objeto (os planos urbanísticos de Porto Alegre), levanta questões sobre as possibilidades de sobreposição ou redundância com o objeto da presente tese. Elas não existem, pois o corte epistemológico utilizado é completamente distinto. A partir da identificação de quatro doutrinas³⁸ e das teses ou premissas teóricas com elas relacionadas, classificando-as numa espécie de matriz teórica, Nygaard vai cotejá-las com os sucessivos planos para verificar sua pertinência, identificando, em cada um, as teses presentes e caracterizando a sua trama de influências. As influências são fundamentalmente filosóficas e ideológicas. A investigação sobre Porto Alegre como cidade ideal, através de seus planos e projetos urbanos, centra o foco na análise da estrutura, e de seus processos de transformação.

A partir de algumas hipóteses prévias, testa-se sua validade através da aplicação aos seis planos, como estudos de caso, mini-teses monográficas no conceito de Umberto Eco³⁹. Neste caso, a partir de uma exegese de cada plano como documento urbanístico autônomo, trata-se de identificar a imagem (ou as imagens) de cidade ideal a orientar sua gestação, descrever suas premissas, os elementos de sua estrutura, e como vão orientar as normas e procedimentos urbanísticos do plano em sua aplicação, na busca de transformar a cidade real na cidade idealizada.

Neste sentido, "*Porto Alegre como cidade ideal*" se aproxima muito mais da referência estabelecida por Molina y Vedia em seu estudo sobre Buenos Aires⁴⁰, no qual planos urbanos são também analisados como documentos

³⁸ Nygaard considera como doutrinas que constituem a base ideológica dos planos diretores o positivismo (PO), o urbanismo modernista (UM), as formulações lebrebianas (LE) e do Serfhau (SE). Para cada uma, identifica uma série de teses doutrinárias (PO-1 a 9, UM-1 a 10, LE-1 a 7 e SE-1 a 5), e verifica sua presença nos planos diretores de Porto Alegre. NYGAARD, 1995, op. cit.

³⁹ Eco relembra um princípio fundamental da investigação, que procuramos respeitar: "(...) *quanto mais se restringe o campo, melhor e com mais segurança se trabalha. Uma tese monográfica é preferível a uma tese panorâmica. É melhor que a tese se assemelhe a um ensaio do que a uma história ou a uma enciclopédia*". ECO, 1985, op. cit., p. 10.

⁴⁰ MOLINA Y VEDIA, Juan. *mi Buenos Aires herido*. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue (colección del Arco Iris – Ensayos de Historia Urbana),

autônomos, onde a ordem cronológica serve mais para circunstanciá-los e acumular informações na seqüência de um para outro, ilustrando distintas e sucessivas formas de responder às mesmas questões colocadas pela história e pelo sítio, e atender a emergência de novas. Com Porto Alegre, muitos pontos de conexão além do dado fundacional básico de cidades ribeirinhas, surgidas e estruturadas *na e da* margem do rio.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUa) apresenta outra particularidade. Aprovado no final de 1999, com vigência a partir de março de 2000, o PDDUa oferece pequena perspectiva histórica, alta imprevisibilidade, e alguma dificuldade em avaliar seus efeitos sobre o espaço urbano neste curto tempo de aplicação. Em função disso, e da falta de qualquer tipo de teste espacial continuado de suas premissas, até o momento, o PDDUa não será objeto de um capítulo específico da tese, como os seis outros planos, e sua análise direta servirá apenas como referência e horizonte cronológico da análise dos demais planos, introduzindo as Considerações Finais.

Assim, para cada um dos seis Planos considerados para Porto Alegre, a análise procurou correlacionar as três estruturas definidas anteriormente, tratando de distinguir as características prescritivas, relacionadas à natureza "tratadista" e normativa do plano, de suas características utópicas, ligadas à geração e reprodução de modelos. Isto feito, elas foram cotejadas com os modelos e paradigmas arquitetônico-urbanísticos hegemônicos que lhes serviram de referência, com base na revisão bibliográfica genérica, procurando discernir com a precisão possível as idéias de cidade, a cidade ideal hegemônica em cada momento ou, na falta de hegemonia clara, os modelos em luta ou coexistência no território urbano e no imaginário coletivo. Ainda, o que restou delas como estrato ou fragmento na forma urbana da Porto Alegre resultante, soma real de todas elas.

"En las raras ocasiones en que ha conseguido tomar forma la enunciación de planes urbanos, estos resultan de gran interés porque condensan y desencadenan a partir de un solo discurso, que está compuesto de palabras y de imágenes, ideas acerca no sólo de lo que deseamos que sea el futuro de los desarrollos a impulsar, sino también acerca de qué opinamos del presente y del pasado de la ciudad y de su territorio"
MOLINA Y VEDIA, 1999, op.cit., p. 16.

1999, 278 p. (il). São considerados o *Plan Noel* de 1925, o *Plan Le Corbusier* (com Ferrari Hardoy e Juan Kurchan) de 1937, o *Plan Bonet* para Belgrano (*La Ciudad frente al Río*), de 1948-49, o *Plan Bonet* para San Telmo (*Plan de Remodelación de la Zona Sudeste de la Capital Federal*), de 1957, o *Plan Regulador* (*Dirección del Plan Regulador. Planificación, Estrategias Políticas*) de 1958, e o *Plan CONADE* (*Conurbación de Buenos Aires*), do ano 2000.

1º CAPÍTULO

MELHORAR A CIDADE, CONSERVANDO: O PLANO GERAL DE MELHORAMENTOS - 1914

INTRODUÇÃO

“Melhorar conservando’ tal foi o critério que adoptamos no estudo do projecto que nos vae occupar. Não é possível pretender actualmente a abertura de avenidas largas na parte central da cidade, como seria nosso desejo, pois isto importaria em despesas pouco compatíveis com os recursos actuaes da Municipalidade (...) de modo que nos cingimos ao que era praticável, esperando, porém, que o projecto actual possa satisfazer em muitos pontos às necessidades crescentes do transito, à belleza e hygiene da Capital”. João Moreira Maciel, Relatório do Projecto de Melhoramentos e orçamentos, 1914, pp. 1-2.

Porto Alegre ingressou no século XX como uma capital provincial com menos de 75.000 habitantes, que conservava muitas das características da cidade colonial brasileira, em termos morfológicos, funcionais, figurativos e sócio-econômicos. O centro urbano se ressentia de más condições sanitárias, viárias, de infraestrutura e equipamento público, as ligações e acessos eram precários, o estoque imobiliário inadequado, e o porto acanhado. Entretanto, a cidade já tinha iniciado sua industrialização desde os anos 1890, expandia-se em direção aos arraiais e com a formação de bairros operário-industriais a norte. Seu crescimento entre 1900 e 1910 chegou a quase 6% ao ano (dobrando a população em 15 anos), impulsionado pela imigração, industrialização e desenvolvimento econômico da região colonial. Era preciso adequar a cidade às novas condições de produção e consumo da jovem República brasileira, com a transformação de suas estruturas coloniais e a reforma de sua imagem à semelhança das capitais modernas.

Desde o início da República, uma elite política de formação positivista, liderada por Júlio de Castilhos, assumira o controle político do estado, implantando um regime de cunho científico, baseado na doutrina comteana, no princípio do continuísmo e no lema republicano de *“ordem e progresso”*. O positivismo castilhista, agrupado no Partido Republicano Riograndense (PRR) e voltado a um projeto de modernização conservadora, governou o estado por mais de trinta anos, e manteve em Porto Alegre o intendente José Montauray, sempre fiel ao governador, ao partido e ao lema do *“conservar, melhorando”*. Na capital, as estratégias políticas do PRR visavam sua modernização física, através do saneamento, equipamento e embelezamento, transformando-a na *“sala de visitas”* do estado. Na época, isso se traduzia num Plano de Melhoramentos.

Em 1914 o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel foi convocado pelo intendente José Montauray de Aguiar Leitão para compor a recém criada *“Commissão de Melhoramentos e Embellezamento da Capital”*, dirigida pelo engenheiro Jorge de Lossio, e a seguir indicado para organizar a elaboração do

Plano Geral de Melhoramentos para Porto Alegre. O Plano Maciel, como ficou conhecido, foi editado pela Intendência como "*RELATÓRIO do Projecto de Melhoramentos e Orçamentos apresentados ao Intendente Municipal Dr. José Montauray de Aguiar Leitão pelo Engenheiro - Arquiteto João Moreira Maciel da Comissão de Melhoramento e Embelezamento da Capital*" em 1914, divulgado na Revista EGATEA da Escola de Engenharia no mesmo ano, e posteriormente reeditado em 1927.

Invertendo habilmente o lema positivista, para privilegiar os melhoramentos, Maciel e a Comissão elaboraram um Plano que previa a modernização da cidade, em sua área mais ocupada à época, ao interior dos limites do Primeiro Distrito. Ela se daria através da abertura, retificação e alargamento de vias, consolidação e saneamento da orla, com a canalização do Riacho, pela incorporação dos quarteirões do novo cais do porto, expandindo o centro nas direções leste e nordeste, e com melhorias nos acessos e nas ligações perimetrais. Enfim, sanear, transportar, equipar e embelezar, trazendo à capital os padrões de modernização urbana da época. O Plano orientou por várias décadas a transformação física da cidade, mudando a face do centro, legou diretrizes seguidas pelos planos que o sucederam, e deixou traços de grande permanência.

O primeiro Capítulo da tese trata do Plano Geral dos Melhoramentos sob o título *MELHORAR A CIDADE, CONSERVANDO*. Nele se analisa o contexto sócio-econômico, cultural e urbanístico de Porto Alegre na virada do século XIX, especialmente a influência do positivismo do PRR na administração da cidade, com suas estratégias de controle político-social e espacial, modernização e embelezamento da capital. O Plano é descrito e analisado a partir do próprio Relatório do *Projecto de Melhoramentos e orçamentos*, de 1914, procurando isolar no discurso os seus fundamentos, e verificar as estratégias, métodos e instrumentos de projeto, confrontando-as com as intervenções propostas por Maciel na Planta do Plano, único elemento gráfico disponível.

A seguir, se procura situar o Plano à luz dos paradigmas urbanos dominantes na época. Procurando explicitamente satisfazer às necessidades crescentes do trânsito, à beleza e higiene da Capital, seu nome revela a filiação à corrente de "*Reforma e Embelezamento Urbano*", hegemônica na virada do século. É crucial a influência dos trabalhos de Haussmann em Paris, entre 1853 e 1870, ao inspirar uma série de planos similares em praticamente todas as capitais ocidentais a partir do final do século, inclusive no Rio de Janeiro de Pereira Passos, com ênfase em saneamento, embelezamento e funcionalidade urbanística (equipamento, infraestrutura e cirurgias viárias). Além dela, serão consideradas as influências da cadeia disciplinar formada por Camillo Sitte - Camille Martin - Saturnino de Brito, na adaptação das idéias de Camillo Sitte ao urbanismo sanitário do início do século, e verificadas as referências a outros paradigmas urbanísticos do período.

Acompanha-se a lenta implantação do plano durante a administração José Montauray (1897-1924), que melhorou relativamente pouco, conservando muito, e o

ritmo imposto pelo novo intendente, Octávio Rocha (utilizaremos a denominação atual, como Otávio Rocha) na década de 20. Substituindo Montaury no rearranjo político do PRR que se seguiu à Revolução de 23, Rocha passa à execução das grandes obras viárias previstas no Plano em ritmo acelerado. Seu vice e sucessor a partir do final da década, Alberto Bins, procura dar continuidade às obras, num quadro inteiramente novo de recessão mundial e Revolução de 30, chegando ao progressivo esgotamento do modelo. Enfim, como principais exemplos da imagem de cidade ideal contida no Plano, são analisados alguns espaços urbanos de caráter paradigmático: os quarteirões do aterro junto ao novo Cais do Porto, com seus edifícios públicos perimetrais, e as grandes avenidas previstas na reforma do centro, entendidas como seus signos mais visíveis de modernização.

A CAPITAL POSITIVISTA: PORTO ALEGRE 1894-1914

Desde o início da era republicana, e por quase quarenta anos, o Rio Grande do Sul foi governado por apenas um partido, o Partido Republicano Rio-Grandense PRR, de cunho essencialmente positivista, comandado inicialmente por Júlio de Castilhos, autor da primeira constituição republicana, e depois por seu sucessor, Borges de Medeiros. Júlio de Castilhos montou e estruturou o partido, o governo e o estado republicano, moldados na doutrina positivista de Auguste Comte, e governou de 1894 a 1898. Borges de Medeiros governou o estado de 1898 a 1928, com apenas um intervalo na administração do Dr. Carlos Barbosa, entre 1908 e 1913, e foi sucedido por Getúlio Vargas, eleito por uma composição de forças mais ampla, encerrando a hegemonia absoluta do PRR na política gaúcha.

Durante esse período, a capital passava por um conjunto de transformações que estavam relacionadas com o deslocamento do eixo econômico do estado, da metade sul (com o complexo agro-pastoril da campanha) para a metade norte (com a agricultura colonial da imigração), centralizado comercial, financeira e administrativamente por Porto Alegre. A acumulação de capitais do comércio de produtos coloniais permitiu um processo de industrialização a partir dos anos 90, beneficiado pelo aumento do mercado interno, a imigração e a urbanização.

A capital, que em meados dos anos 90, segundo o próprio governador Borges de Medeiros, não passava de uma “cidade-aldeia” de 70 mil habitantes, já vinha se transformando. A taxa geométrica anual de crescimento de Porto Alegre sofre acentuada elevação no final do século XIX, passando de 2,5% no período 1872-1890, a 3,4% no período 1890-1900. Paul Singer¹ atribui o crescimento ao aprofundamento da função comercial da cidade e ao início de sua industrialização. É também um período de equipamento da cidade, já sob a inspiração republicana, com a criação de alguns serviços, infra-estruturas e edifícios públicos, e diversas

¹ SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977, p.180.

escolas superiores. Entre 1900 e 1910, Porto Alegre atinge a taxa anual de crescimento de 5,9%, a maior de sua história até hoje, chegando então a 130.000 habitantes. Esse crescimento deve coincidir com a fase em que a indústria porto-alegrense ganha hegemonia no estado. É nesse período que iniciam alguns progressos na urbanização, com a criação ou ampliação de serviços municipais de infraestrutura: municipalização e melhorias do abastecimento de água em 1904, introdução do sistema de transporte por bondes elétricos em 1907, e início do funcionamento de usina para iluminação elétrica pública em 1908.

A hegemonia absoluta do PRR no estado também se refletiu na capital sob a forma de continuísmo político. Por quarenta anos, Porto Alegre teve apenas três prefeitos, José Montauray de Aguiar Leitão (1897-1924), Otávio Rocha (1924-1928) e Alberto Bins (1928-1937), enquanto no mesmo período São Paulo tem 15 prefeitos, Recife 18 prefeitos, Belo Horizonte 21 prefeitos e o Rio de Janeiro 27 prefeitos. A continuidade política permitiu continuidade administrativa e de gestão, e forte identidade de propósitos e métodos a orientar a ação pública, inclusive quanto à organização do espaço urbano.

O período foi marcado por intenso crescimento urbano, com a cidade expandindo-se para fora do velho perímetro das defesas, mostrado na Planta de 1839, de L. P. Dias (Fig. 1.2), que ainda delimitava a área urbanizada na Planta de Porto Alegre de 1881, de Henrique Breton (Fig. 1.3). O mapa de Porto Alegre de 1888, ao final do Império, elaborado por João Candido Jacques (Fig. 1.4), mostra a cidade com o centro consolidado e densificado, e o surgimento dos arraiais (do Menino Deus, de São Miguel e São Manoel, e de Navegantes) ligados ao centro por caminhos radiais. Menos de dez anos depois, o mapa de 1896 elaborado pela Intendência Municipal (Fig. 1.5) mostra enorme expansão por loteamentos na zona norte da cidade, entre o centro e o arraial de Navegantes, com a formação dos bairros industriais e operários de São João, São Geraldo e Navegantes, e uma série de loteamentos menores entre o centro e os outros arraiais, ou ao redor destes, seguindo as direções de crescimento das vias radiais de ligação.

A Planta de Porto Alegre desenhada por Atílio Trebbi, de 1906 (Fig. 1.6), mostra a consolidação dos loteamentos e arruamentos entre o centro e os arraiais, iniciando-se a formação dos bairros, centralizados por equipamentos, como os hipódromos e velódromos, no Menino Deus, São Miguel e São Manoel, e Navegantes. A expansão atingia locais distantes, como a Glória, Partenon e Tristeza, e completava-se a enorme área loteada em grelha regular na zona norte.

Na planta de Porto Alegre de 1916, organizada pela municipalidade e desenhada por Maciel (Fig. 1.7), a área arruada expande-se em leque, em várias direções. Ao norte, no quarto distrito, mantendo a tendência já observada ao final do século XIX com a localização industrial e operária nos bairros São João, São Geraldo e Navegantes; a nordeste, no eixo de crescimento do bairro Moinhos de Vento, com os novos loteamentos de média e alta renda da Bela Vista e Auxiliadora ao longo do divisor de águas da Estrada da Pedreira (hoje Rua 24 de Outubro); a sudeste, entre o arroio Dilúvio e a Rua Santana, e ao longo das



Fig 1.1 - Cartão postal com foto colorizada de Porto Alegre em 1908, vista das ilhas do Guaíba.



Fig. 1.2 - Planta de Porto Alegre em 1839 (elaborada por L. P. Dias).



Fig. 1.3 - Planta de Porto Alegre em 1881 (elaborada por Henrique Breton).



Fig. 1.4 - Planta de Porto Alegre com seus arraiais em 1888 (elaborada por João Candido Jacques).

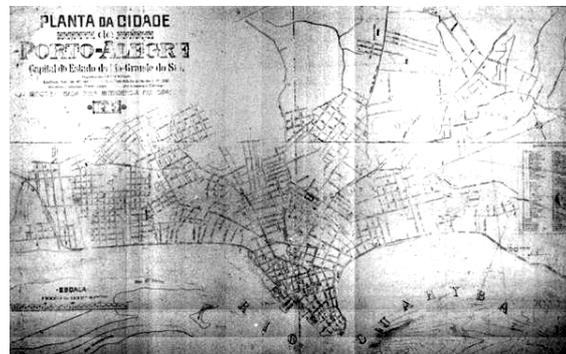


Fig. 1.5 - Planta de Porto Alegre em 1896 (elaborada pela Intendência Municipal).



Fig. 1.6 - Planta de Porto Alegre em 1906 (elaborada por Atilio Trebbi).



Fig. 1.7 - Planta de Porto Alegre em 1916 (elaborada por João Moreira Maciel).

estradas do Mato Grosso (Partenon), da Cascata (Glória) e da Cavalhada (Teresópolis); e a sul até o Morro Santa Teresa, com ramificações até a Tristeza.

A seqüência de plantas, de dez em dez anos, mostra a expansão urbana de Porto Alegre no seu período de maior crescimento populacional e provavelmente econômico (em termos proporcionais). Ilustram a transformação de uma cidade compacta, contida em seu centro, na península, nos antigos limites de suas defesas, em uma cidade que se espalha de forma radial, através de loteamentos dispersos ao longo de meia dúzia de antigos caminhos, agora vetores de crescimento impulsionados pelo transporte coletivo “moderno”, pela industrialização e pelo reforço de sua função comercial, institucional e portuária. No período 1910-1920 a taxa de crescimento anual de 3,2% cai quase à metade do decênio anterior, embora continue elevada. É o período em que, de acordo com Singer, a indústria paulista começa a alcançar o mercado gaúcho, em função da interligação ferroviária. A guerra também desorganizou a economia da capital, em função da forte presença de capitais e empreendimento alemão.

No período, verifica-se uma mudança do perfil dos agentes imobiliários. Os agentes tradicionais do crescimento urbano (viúvas, proprietários imobiliários e investidores individuais, comerciantes com capital excedente), que atuavam através de arruamentos localizados, loteamento de chácaras e construção de vilas, avenidas e pequenos conjuntos em fita nos anos 1860 a 90, foram substituídos por agentes capitalistas “modernos”. Ao longo dos anos 90, e especialmente após o curto período de expansão financeira que se segue à consolidação da República, conhecido como “Encilhamento”, surgem a *Companhia Territorial Porto Alegrense* (fundada em 15/09/1892), a *Companhia Territorial Rio Grandense* (06/08/1895), a *Companhia Rural e Colonizadora* (junho de 1896) e a *Companhia Predial e Agrícola* (07/01/1897).

No final do século XIX, o mercado de terras de Porto Alegre se concentrava nas mãos de três grandes companhias loteadoras, que delimitavam zonas preferenciais de atuação, com a constituição de virtuais reservas de mercado: a partir do centro da cidade na direção norte pela *Territorial Porto Alegrense*, para o leste pela *Territorial Rio Grandense* e para o sudeste pela *Cia. Predial e Agrícola*. A companhia *Territorial Porto Alegrense* tinha sido responsável pelo grande loteamento, implantado em 1895 e presente na planta de 1896, nos bairros São Geraldo e Navegantes. No início do século XX, as duas primeiras foram incorporadas pela última, juntamente com a *Cia. Rural e Colonizadora*. Dessa forma, a *Cia. Predial e Agrícola* praticamente monopolizou o mercado de terras da capital e do Estado até a metade da década de 20, atuando na periferia da cidade em arrabaldes ou bairros emergentes, na zona sul (Glória, Teresópolis, Partenon) e na zona norte (Navegantes, São João, São Geraldo, Higienópolis e Auxiliadora), os dois principais vetores de crescimento à época². A introdução dos bondes

² STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, n.194 (13), pp. 2-6.

elétricos a partir de 1908, a implantação de fábricas e os melhoramentos públicos em infra-estrutura e no sistema viário nos bairros industriais de São João, São Geraldo e Navegantes impulsionaram a atuação da companhia e valorizaram indiretamente seu patrimônio.

A emergência do processo de crescimento urbano se traduz inicialmente em legislação. Em 1892 o primeiro intendente republicano de Porto Alegre, Alfredo Augusto Azevedo (12/10/1892 a 03/01/1896), organiza sua estrutura administrativa com a criação da Secretaria da Intendência Municipal, dividida em sete seções, entre as quais a de Engenharia, e um ano depois institui o 1º Código de Posturas Municipais (1893). Com 42 artigos³, o Código ilustra a preocupação com o ordenamento do espaço privado (a cidade contava com cerca de 6.000 prédios em 1890, de acordo com o Anuário do Estado) e das suas relações com o espaço público, com a morfologia urbana, e com o saneamento do espaço público, melhoria das condições de infra-estrutura, eliminação de becos e cortiços, melhorias no tráfego, etc.

Em 1896 o vice-intendente, João Luiz de Faria Santos, tomou posse para completar o mandato de Azevedo, após sua renúncia; em seu curto mandato (03/01/1896 a 15/10/1896), criou a Diretoria de Obras (antiga seção de Engenharia), subordinada ao intendente, com as tarefas de controle, projeto e fiscalização das obras públicas, e também do espaço urbano. Souza chama a atenção para a extensão das tarefas municipais, que incluíam estradas de ferro municipais, contrastando com as outras capitais, onde parte delas era de atribuição dos governos estaduais⁴. Os encargos se explicavam pela doutrina positivista do PRR, que incluía a municipalização dos serviços urbanos como meio de governar melhor.

O primeiro intendente eleito foi José Montaury de Aguiar Leitão (13/12/1860-28/09/1939). Nascido em Niterói (RJ) e diplomado Engenheiro Civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, Montaury era funcionário do Ministério da Agricultura no Serviço de Colonização, a princípio no Espírito Santo e a seguir no Rio Grande do Sul, como Inspetor de Terras e Colonização na Comissão de Terras e Estabelecimento de Imigrantes (nas antigas colônias de Bento Gonçalves, Garibaldi e Alfredo Chaves, hoje Veranópolis). Por sua fidelidade ao positivismo e ao partido, foi convidado por Júlio de Castilhos para concorrer a

Strohaecker chama a atenção para o intrincado sistema de relações entre o setor imobiliário e os demais setores econômicos e políticos do estado, que incluía participações de companhias privadas nas loteadoras e a participação dos sócios (todos grandes proprietários imobiliários ou empresários) em companhias privadas, concessionárias de serviços públicos e em cargos públicos, permeando todos os setores da economia urbana.

³ O Código definia áreas internas obrigatórias (para aeração/ventilação), ocupação de no máximo 2/3 da área do terreno, dimensões mínimas de aberturas; altura das fachadas, não superior a 1.5 vezes a largura da rua, balanço máximo dos beirais de 1m sobre a via, balcões e sacadas com balanço máximo de 0,5m sobre passeio, a uma altura mínima de 2,30m.

⁴ SOUZA, Célia Ferraz de. Trajetórias do urbanismo em Porto Alegre, 1900-1945. In: LEME, 1999, op. cit., pp. 88-89.

intendente de Porto Alegre. Foi eleito em 1896, mas só tomou posse em 15/03/1897 (nesse período, em que teve que viajar ao Rio de Janeiro, Montauray foi substituído por Febeliano da Costa), sendo sucessivamente reeleito por 26 anos.

A cidade que Montauray encontrava para administrar ainda mantinha os mesmos problemas sanitários e viários da cidade colonial, mas intensificados pelo processo de industrialização e crescimento urbano dos anos 90. O quadro urbano deficiente retratado por visitantes como Ambrose Bierce (correspondente do Tribune de Nova York em Buenos Aires) em 1892, mantinha-se crítico no início do século XX, conforme relatos da visita da comitiva do presidente Afonso Pena em 1906, e fartos registros da imprensa local⁵. Todos ressaltavam o estigma do aspecto “colonial” e as péssimas condições sanitárias e viárias da cidade, especialmente quando comparadas a capitais vizinhas como Montevideu e Buenos Aires.

*“A’quelle tempo, 1898, a cidade limitava-se às ruas centraes, sem calçamento, sem iluminação, mal servida de água e sem conforto: tudo por fazer. O seu desenvolvimento rápido, principalmente a partir de 1900 exigiu dos cofres públicos sacrificios inauditos mal amparados por escassa renda: foram creados os serviços de polícia e assistência publica; construída a Hydraulica Municipal; calçadas as ruas principaes; Usina Municipal; e, finalmente, em 1910 foi atacado o serviço de esgottos e installações sanitárias, ao mesmo tempo que era melhorado o serviço de transportes urbanos”.*⁶

A administração de Montauray foi e tem sido criticada por sua morosidade na implantação de melhoramentos urbanos, continuamente às voltas com falta de recursos (Fig. 1.9). As mesmas análises, entretanto, ressaltam a quantidade de encargos da municipalidade, em contraste com outras capitais. Entendemos que uma coisa está ligada à outra; os recursos e as energias necessárias para a execução do conjunto dos melhoramentos eram literalmente “drenados” para os encargos de alguns deles. As prioridades de Montauray eram o saneamento e a higiene, em função dos preceitos da filosofia positivista. A administração era conservadora, procurando o equilíbrio entre receitas ordinárias e despesas, e relutava em lançar mão de operações de empréstimo, sem os quais eram quase impossíveis os investimentos demandados pelos melhoramentos urbanos. “Dispondo de minguados recursos e avesso às grandes operações de credito, José Montauray não pode desenvolver muitos serviços”.⁷

⁵ Descritos em SOUZA, 2004, op. cit. , especialmente item 1.1 – Porto Alegre e Seus Problemas no Início da República.

⁶ ALBUM ILLUSTRADO do Partido Republicano Castilhistas. Rio Grande do Sul. (Organizadores e editores: Octacílio B. Timm e Eugenio Gonzalez). Porto Alegre: Livraria Selbach, 1934, p. XLIII.

⁷ Idem, ibidem. O Álbum, que ilustra a imagem do próprio PRR sobre a administração, acrescenta: “Fez administração honestíssima, sahindo do Palácio Municipal tão pobre como quando lá ingressou. A 15 de outubro de 1924 foi substituído pelo dr. Octavio Rocha, não mais exercendo função publica”. Após, foi deputado à Assembléia dos Representantes de 1925 a 1929 e trabalhou como engenheiro de empresas privadas; morreu pobre em 1939, solteiro e sem descendência. A probidade e a modéstia eram muito destacadas pelos positivistas (se dizia o mesmo de Borges de Medeiros). A longa administração de Montauray foi usualmente identificada como séria, limitada, rotineira e “de um irritante conservadorismo” (de acordo com João Neves da

Apesar dos melhoramentos em infra-estrutura, serviços e equipamentos urbanos implantados no início do século, no abastecimento de água, no transporte coletivo e no fornecimento de energia elétrica, a cidade necessitava de novos investimentos para modernizar-se e atender as novas demandas. De acordo com o ideário positivista e os conceitos sanitaristas hegemônicos na engenharia urbana da época, a ênfase estava no saneamento e, logo após, nos problemas viários. O saneamento envolvia o abastecimento de água e o sistema de esgotos, que pelas prescrições do positivismo castilhistas deveriam ser providenciados pela municipalidade.

No primeiro capítulo de sua tese sobre o Plano de Melhoramentos, Célia Ferraz de Souza trata das providências da administração de Montauray, dividindo-as em quatro setores, que analisa e detalha individualmente. O primeiro era o de infraestrutura, com destaque para o saneamento (vinculado à Diretoria de Saneamento); o segundo era o de circulação, envolvendo viação, transporte e pavimentação; o terceiro era o embelezamento, ligado aos parques e jardins, e o quarto o de novos equipamentos públicos (vinculados à Diretoria de Obras). A prioridade absoluta era o saneamento, após a compra, em 1904, de todo o sistema da Hidráulica Guaibense, concentrando nas mãos da municipalidade o grosso da exploração dos serviços de abastecimento de água.

Após atacar o novo sistema de abastecimento de água, inaugurando uma nova usina de recalque na Rua Voluntários da Pátria e novos filtros e reservatórios na Hidráulica dos Moinhos de Vento em 1907, Montauray voltou-se para os esgotos, inclusive contrariando sua aversão pelo endividamento através de um empréstimo em 1909 para o saneamento da cidade. A previsão era de conclusão da rede externa em todo o 1º Distrito em 1911. Para garantir a qualidade técnica dos projetos e execução dos serviços, foi convidado o engenheiro Jorge de Lossio (que já tinha avaliado os serviços de água), que depois chefiaria a Comissão de Melhoramentos. Com pequeno atraso, em 28/09/1912 foi inaugurado o serviço em sua primeira etapa, já com 75 km de rede externa geral, mas apenas 600 instalações domiciliares. Em 1914, a rede atingia 84 km com 4.360 prédios ligados, chegando a 9.331 prédios e 10.654 economias atendidas em 1924⁸, ao final da administração Montauray. A área ao interior do perímetro Ramiro Barcelos – Venâncio Aires – João Alfredo encontrava-se então inteiramente coberta pela rede, de operação municipal.

O segundo foi atacado através de pequenas melhorias localizadas, sem um plano geral a ampará-las. Tratava-se da abertura de ruas e becos, conserto de vias públicas, serviços de pavimentação e passeios, assentamento de cordões e

Fontoura). Outras críticas relacionavam-se ao fato de Montauray ser solteiro e manter residência no Rio de Janeiro.

⁸ FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006, pp 152-156 e 277-278. O primeiro grande empréstimo externo da intendência foi de 600.000 libras com amortização em 35 anos, à *Frederick J. Benson & Co* de Londres, com o aval do Governador Borges de Medeiros, designando a renda do imposto predial de Porto Alegre como garantia.

eliminação das calhas centrais de drenagem pluvial, ainda presentes em muitas ruas. Limitado pelos recursos, Montaury não conseguiu substituir o antigo e inadequado calçamento das ruas do centro por outro mais moderno, mas desculpava-se em função dos recursos investidos nos serviços das redes de água e esgotos. Paralelamente aos esgotos cloacais, Montaury iniciou a implantação de uma rede separada de esgotos pluviais em substituição às calhas, que já alcançava 30 km em 1918.

Quanto ao transporte e circulação, Montaury foi auxiliado pelo ímpeto da implantação das novas linhas de bonde elétrico, após a assinatura do contrato com a *Companhia Força e Luz* em 1906 para a instalação dos serviços de tração elétrica nos bondes. O novo sistema de transporte era um dos serviços públicos mais lucrativos do início do século, e atraía capitais externos. Com uma concessão de 40 anos, a empresa obrigava-se à implantação de 10 linhas com 37 carros⁹. A expansão das linhas na década seguinte permitiu que o sistema pulasse de cerca de 12 milhões de passageiros em 1912 ao dobro em 1922, quando já se encontrava plenamente consolidado, direcionando a expansão urbana e a localização de centros de bairros, mas ainda registrando queixas dos usuários com relação à frequência e qualidade dos serviços.

No terceiro, a prioridade foi a urbanização e ajardinamento do Campo da Redenção (antigo campo da Várzea), iniciados pela drenagem e terraplanagem, a cargo de Benito Elejalde, outro engenheiro que depois iria compor a Comissão de Melhoramentos, seguidos pela encomenda de um projeto de parque urbano a João Moreira Maciel.

Os novos equipamentos públicos deveriam atender aos emergentes padrões de consumo urbano e às práticas sociais associadas à “modernidade”. Montaury referia-se em Relatórios à construção de um teatro-circo, de um “quiosque-bar” na Praça XV, e de casas operárias. Para isso, contratou em 1910 o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, confiando-lhe os projetos. Em 1911, as obras de reforma do Mercado Público, com o acréscimo de um pavimento, e do quiosque-bar da Praça XV estavam adiantadas. Conforme nota Souza, Montaury tinha consciência da importância dos melhoramentos e do embelezamento da cidade, mas receava seus custos, evitava aumento de impostos e, no critério do “conservar, melhorando” considerava uma irresponsabilidade fazer obras sem dotação de recursos da receita ordinária. Para ele, eram tarefas que necessitavam um planejamento prévio, a cargo de uma comissão de especialistas. Em 1912, criou para isso a Comissão de Melhoramentos da cidade.

⁹ A nova empresa resultou da fusão das empresas *Carris de Ferro Porto-Alegrense* e *Carris Urbanos*, que operavam os serviços de bonde a tração animal desde 1874 e 1893, respectivamente, com um total de 16 linhas no final do século XIX. As dez linhas do contrato eram: Menino Deus; Teresópolis; Glória; Partenon; Independência; Cristóvão Colombo; São João; Navegantes, Demétrio Ribeiro (circular) e Duque de Caxias (circular). Em 10/03/1908, a *Companhia Força e Luz* dava início ao tráfego provisório das linhas do Menino Deus, Glória, Teresópolis e Partenon. No ano seguinte, a rede estava concluída com o tráfego da linha São João. FRANCO, 2006, op. cit. , pp. 404-405.

Durante a administração Montaury foi implantada a política federal de modernização dos portos, e o porto de Porto Alegre foi contemplado. A reforma dos portos aconteceu nas principais cidades litorâneas nas duas primeiras décadas do século 20, como parte da estratégia republicana de modernização da infraestrutura de transportes e exportação do país¹⁰. Em cidades como o Rio de Janeiro, Recife, Salvador Santos e Niterói, a abrangência das reformas estendeu-se ao embelezamento e remodelação de praças e abertura de novas avenidas, e quase todas se dão através de aterros sobre mar ou rio, como em Porto Alegre. Maciel incorporou o porto ao Plano dos Melhoramentos e fez dele um de seus elementos estratégicos principais, com enormes repercussões para a cidade, em termos de modificações de sítio (nova margem, consolidada com aterros e cais), estrutura primária (os novos edifícios públicos foram sendo implantados nas áreas aterradas, e a cidade ganhou novas avenidas), traçado (uma nova quadrícula de quarteirões regulares projetadas por Maciel), morfologia e imagem do centro urbano.

A “*Política de Desenvolvimento Global*” do governo Borges de Medeiros via a modernização do porto da capital como peça essencial na estratégia positivista de reforço da centralidade de Porto Alegre sobre o estado. O primeiro projeto foi elaborado em 1899 pela Secretaria de Negócios das Obras Públicas, na Direção de Viação Fluvial. Após intensas discussões envolvendo alternativas de localização, traçado e competência, o projeto de modernização e ampliação do porto foi finalmente concluído em 1911, e lançado o Edital de Concorrência para construção do cais. O vencedor foi o Engenheiro Rodolpho Ahrons, da firma do mesmo nome, com previsão de conclusão em 1912. O primeiro trecho do cais foi concluído em 1913, com 146 metros de extensão e 4 metros de calado, em frente à Praça da Alfândega. Logo após foram concluídos os prédios da Delegacia Fiscal, dos Correios e Telégrafos, e da Alfândega, projetos do arquiteto alemão Theo Wiederspahn, da mesma empresa, e encomendados os primeiros seis armazéns com o pórtico central, a ser fornecidos pela *Casa Daydé*, de Paris.

A dragagem do canal de acesso foi iniciada em 1914, pela *Société Française d’Entreprises de Dragages et Travaux Publiques*, mas logo interrompida em 1916 em função da guerra. Em 1914, João Moreira Maciel já previa a adequação da área portuária e sua integração à cidade, através do prolongamento e alargamento de vias de acesso, e criação de novas avenidas, incorporando-a ao Plano Geral dos Melhoramentos de Porto Alegre. As obras tiveram continuidade em 1917 (com a *Pereira & Cia*, para a construção de cerca de 600 metros contíguos ao portão central), com a conclusão do aterro entre as avenidas Sete de Setembro e Siqueira Campos, até a Praça da Harmonia, e foi iniciada a construção do cais da Praça da Alfândega em direção ao Mercado. A inauguração oficial do porto foi em agosto de 1921, por Borges de Medeiros e Montaury, com trecho de 300 metros de cais, um armazém regular e outro provisório, um edifício

¹⁰ Ver em LEME, 1999, op. cit. , p. 23.

administrativo e dois guindastes, junto ao portão central. Ainda estavam em construção os armazéns do grupo central, juntamente com o pórtico.

Certamente a modernização do porto, na escala em que foi conduzida, relacionou-se diretamente com a modernização da cidade, levando os técnicos e a municipalidade a pensar conjuntamente o seu entorno. Por volta de 1910, os novos espaços resultantes do aterro acrescentavam uma faixa longitudinal com largura equivalente a dois quarteirões (cerca de 180 metros) à área central. Discutia-se a urbanização da área, e sua ligação com os outros espaços primários da cidade, as praças XV de Novembro, da Alfândega e da Matriz. Em 1909 os relatórios da Secretaria de Obras Públicas já se referiam ao projeto de Atílio Trebbi para uma avenida monumental ligando o pórtico central do novo porto ao Palácio de Governo, na Praça da Matriz (Fig. 1.8), depois abandonado. O trecho final, entretanto, orientou a urbanização do acesso principal ao porto, resultando na Avenida Sepúlveda. Aqui, mais uma vez, ressentia-se a cidade da falta de um plano geral a orientar os melhoramentos e o embelezamento. Essa era a tarefa proposta para a nova Comissão de Melhoramentos.

A COMISSÃO E O PLANO DE MELHORAMENTOS

Desde o final do século XIX, a expressão “melhoramentos urbanos” designava *“uma ação planejada como toda e qualquer intervenção em obras de saneamento, abertura de praças, alargamento e extensão de vias”*¹¹, precedendo o termo urbanismo, que só seria introduzido na segunda década do século XX. Para alguns autores, a expressão também funciona como uma metáfora, articulando-se à criação de uma determinada imagem. No caso de Porto Alegre, concordamos com Célia Ferraz de Souza que os dois conceitos andam juntos, designando tanto a intervenção quanto a nova imagem que a orienta.

Em Porto Alegre, a iniciativa foi catalisada pelas obras do porto. Em função delas, o governador solicitou ao intendente a realização de um Plano de Melhoramentos que permitisse à cidade incorporar positivamente a área do porto, coordenando os melhoramentos que ali seriam implantados. Com este objetivo, o intendente Montauray criou uma Comissão de Melhoramentos e Embelezamento em junho de 1912. A criação de comissões para tratar de problemas específicos, não só urbanos, seguia o modelo da administração francesa, e mais diretamente do modelo de Haussmann em Paris. No Brasil, sua origem remonta ao Rio de Janeiro. A Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro foi criada em 1874 com a incumbência de *“(...) organizar um plano geral para o alargamento e retificação de várias ruas desta capital e para a abertura de novas praças e ruas com o fim de melhorar suas condições higiênicas e facilitar a circulação entre seus diversos pontos, dando ao mesmo tempo mais beleza e harmonia às suas*

¹¹ LEME, Maria Cristina da Silva. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional, in BRESCIANI, MS. *As Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001, op. cit., p. 82. Ver também em LEME, 1999, op. cit., pp. ; e SOUZA, 2004, op. cit., p. 89.

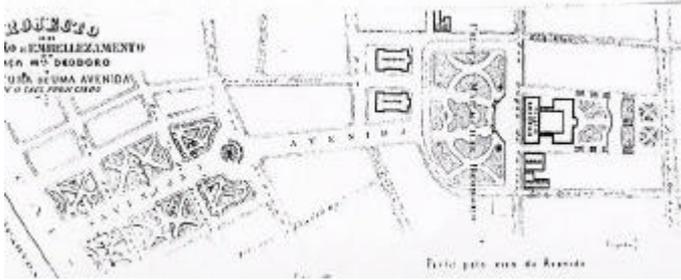


Fig. 1.8 – Avenida de ligação do Porto com a Praça da Matriz. Projeto Attilio Trebbi, 1909.



Fig. 1.9 – Crítica da imprensa a Montaury pela morosidade nos melhoramentos.



Fig. 1.10 - Abertura da Avenida Borges de Medeiros com Viaduto Otávio Rocha, 1932.



Fig. 1.11 - Foto aérea da Avenida e Praça Otávio Rocha, primeira 'percée' do Centro. Década de 1930.



Fig. 1.12 - Projeto M. Maciel para o Parque Farroupilha, 1914.



Fig. 1.13 - Projeto M. Maciel para Parque e Avenida Marginal como 'parkway', 1914.



Fig. 1.14 - A 'grande croisée' do Plano: Av. Borges de Medeiros e 10 de Novembro (Salgado Filho), 1914.



Fig. 1.15 – Paris: Mapa das intervenções de Haussmann em Paris, 1853-1868.

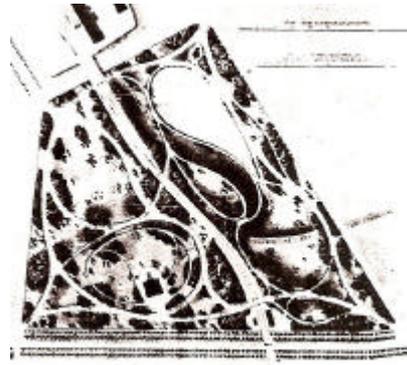


Fig. 1.16 - Paris: Parc de Montsouris, Jean Alphand.

construções”¹². Foi o primeiro plano de conjunto do Rio de Janeiro, e da comissão fazia parte o engenheiro Pereira Passos, que depois foi prefeito do Rio e encetou sua reforma urbana entre 1902 e 1906.

Em Porto Alegre caberia à Comissão a definição e execução dos melhoramentos urbanos ligados à higiene, aos serviços públicos, à adequação viária, aos equipamentos urbanos e ao embelezamento, contando com profissionais especializados e atualizados com os novos padrões técnicos necessários à modernização da cidade. A *Comissão de Melhoramentos e Embellezamento de Porto Alegre*, criada sob a chefia do engenheiro Jorge de Lossio, já responsável pela Comissão de Saneamento, foi organizada em três setores, Cadastro, a cargo do engenheiro Benito Elejalde, Novo Abastecimento, a cargo do engenheiro Dario Pederneiras, e Higiene, pelo médico Bernardo Velho. Foram contratados dois profissionais como auxiliares técnicos, entre os quais o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, que passou a atuar como Secretário-Geral da Comissão.

A abrangência, a representatividade e o respaldo técnico da comissão podem ser comprovados por sua composição, com profissionais de ponta em suas áreas, bem conectados com o meio técnico da engenharia e da política, e do positivismo. Souza analisa detidamente a composição, os trabalhos e relacionamento da comissão com as instituições da engenharia local à época, como a Escola de Engenharia e a revista EGATEA¹³. A Comissão de Melhoramentos dedicou-se inicialmente a três projetos correlacionados: o *levantamento topográfico da cidade* (sob responsabilidade de Benito Elejalde), que serviu para a nova Planta da Cidade publicada em 1916 por Maciel, o *projeto de um novo abastecimento* (organizado por Dario Pederneiras), em articulação com o serviço de esgotos, sob responsabilidade de Jorge de Lossio, e o *novo regulamento das construções* em conjunto com a Diretoria de Obras e a de Higiene da Intendência.

Uma das primeiras conseqüências do trabalho da Comissão foi o Ato nº 96 de 11/06/1913, instituindo o Regulamento Geral sobre Construções, com o objetivo de corrigir distorções e suprir lacunas: “*a administração municipal tem o dever de melhorar a legislação vigente para atender com maior solícitude os superiores interesses da hygiene e saúde pública*”. O Regulamento passava a exigir prévia licença para construção, reconstrução, ampliação ou reforma, com multas para os infratores, e fiscalização a cargo da Diretoria de Obras. Estabelecia

¹² OLIVEIRA REIS, 1977, pp. 15-17, e VILLAÇA, VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEAK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da USP, 1999, pp. 169-243 (347 p.: il), p. 194.

¹³ O nome é um acróstico formado pelas iniciais das unidades que integravam a Escola de Engenharia de Porto Alegre, **E**ngenharia (a própria Escola), **G**ymnasial (Instituto Gymnasial Rio-Grandense, depois Júlio de Castilhos), **A**stronômico (Instituto Astronômico e Meteorológico), **T**écnico e **E**letrotécnico (Curso Técnico e Profissional, depois Instituto Parobé), e **A**gronomia (da Agronomia e Veterinária). A revista surgiu em 1914, e já em seu primeiro número publicava na íntegra o Plano de Melhoramentos.

normas para construção e regulação do espaço público, definindo projeções de beirais, balcões e sacadas, relação entre a altura das edificações e a largura das ruas, disposições sobre pavimentação de passeios, larguras mínimas de vias, disposições sobre esgoto sanitário e ordenamento da área central. No Centro (1º Distrito), passava a ser proibida a construção de casas térreas, casas de madeira e grupos de habitações nas ruas principais (avenidas ou vilas).

Quanto aos embelezamentos, a comissão foi solicitada a projetar um parque no Campo da Redenção, que ficou a cargo de Maciel. O parque daria destinação final a uma vasta área de várzea cerca de 60 hectares, que já vinha merecendo trabalhos de drenagem e aterros, e estava estrategicamente situada entre equipamentos importantes como as novas Escolas Superiores e o Colégio Militar. O projeto de Maciel foi depois incorporado ao Plano dos Melhoramentos, e será descrito juntamente com ele. Paralelamente, para dar início efetivo à programação e implantação dos melhoramentos de forma global, Montaury solicita ao chefe da comissão a realização de um Plano de Melhoramentos e Embelezamento em 1912. Para sua elaboração, Jorge de Lossio designa o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel.

Nascido em Santana do Livramento (em 16 de maio de 1877, de família de pequena burguesia urbana), e formado pela Escola Politécnica de São Paulo como engenheiro-geógrafo em 1895, e posteriormente como engenheiro-arquiteto na primeira turma da mesma escola em 1899, Maciel já tinha sido contratado em 1910-11 para a organização de projetos e orçamento para a construção de um teatro-circo, uma vila operária e um quiosque-bar para a Intendência de Porto Alegre¹⁴. Ele retorna no ano seguinte para assumir a Direção de Obras da Intendência Municipal, e passa a compor a Comissão de Melhoramentos designada pelo prefeito José Montaury.

Ao contrário de algumas análises, que estranham a relativa obscuridade de Maciel para a realização de tal tarefa, tratava-se de um profissional já experimentado, que tinha viajado à Europa como prêmio por seu desempenho acadêmico, onde entrou em contato com arquitetos destacados (entre os quais Auguste Choisy, que lhe enviou carta elogiando seu projeto para um teatro), com os quais depois viria a trabalhar. Sua formação de engenheiro-arquiteto na Escola Politécnica de São Paulo e sua trajetória profissional foram descritas por Sylvia

¹⁴ Segundo PESAVENTO, Maciel já trabalhara em São Paulo e no exterior, participando, em Montevideu, do projeto de uma vila particular com os arquitetos franceses Giraud e Chiffaut, autores do Petit Palais, um dos pavilhões principais da exposição internacional de Paris de 1900. *“Tratava-se, portanto, de alguém educado à francesa, admirador da obra de Haussmann, e que fora influenciado em seu trabalho pelo plano do Rio de Janeiro (...). Maciel fora inclusive elogiado em sua atuação profissional pelo professor Auguste Choisy, da École des Ponts et Chaussées de Paris”*. Cf. PESAVENTO, Sandra. Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo. In: RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (org). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, op. cit., p. 387.

Ficher e minuciosamente reconstituídas por Célia Ferraz de Souza¹⁵. Elas revelam uma formação acadêmica e profissional de qualidade, vinculada às correntes então hegemônicas no meio técnico da engenharia urbana e da arquitetura de matriz politécnica.

Após a conclusão do Plano de Melhoramentos, a Comissão continuou trabalhando na conclusão da nova Planta da Cidade, finalizada em 1916, já sob coordenação de Maciel, e na continuação da planta cadastral. Dela ainda se tem registro nos relatórios da Intendência em 1918-19, coordenada por Maciel. A trajetória posterior de Maciel é controversa, e ainda não se conhecia a data e local de seu falecimento. Weimer relata sua participação no júri do concurso para o Pavilhão Brasileiro da Exposição Internacional de Filadélfia, em 1925, e a atuação como professor no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo de 1900 a 1935¹⁶. Souza registra sua carreira no Ministério da Agricultura desde 1921, passagens posteriores por Porto Alegre, e trabalhos de restauro no Museu Nacional em 1946, baseada no *Who is Who in Latin America* da segunda metade da década de 40. Nossa pesquisa direta nos arquivos do Ministério da Agricultura no Rio de Janeiro e em Brasília¹⁷ permitiu localizar a ficha funcional de Maciel e através dela determinar sua longa carreira no Ministério (então Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio) desde sua nomeação como Engenheiro em 28/04/1921, até seu falecimento em 08/12/1944, ainda no exercício do cargo como Diretor da Divisão de Obras do Ministério. O certo é que Maciel afastou-se da Comissão de Melhoramentos no início dos anos 20, ao assumir no Ministério.

É importante notar que paralelamente e após a conclusão do Plano (e mesmo antes, para algumas obras), a Comissão cuidou de sua execução, detalhada em diversos relatórios à Intendência em 1913 e 1914 onde aparecem orçamentos e relatos de obras como o prolongamento da Rua São Rafael (com variantes), o alargamento e prolongamento da Rua General Paranhos (Borges de

¹⁵ FICHER, Sylvia. Os Arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo. São Paulo: Fapesp, Editora da USP, 2005 (400 p., il); e SOUZA, 2004, op. cit., pp.97-109. A formação e qualificações de Maciel são reconhecidas inclusive por WEIMER, Günter. *Origem e evolução das cidades rio-grandenses*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004, em 12. O positivismo e os planos de saneamento, pp. 163-172.

¹⁶ Weimer baseia-se em Ricardo Severo (*O Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo*. São Paulo: LAO, 1934, p. 272) e Sylvia Ficher (*Ensino e Profissão*. São Paulo: USP, Departamento de História, 1989. Tese de Doutorado), e alude à aposentadoria por volta de 1934, a partir de registros no CREA. Cf. WEIMER, 2004, op. cit., p. 165-166.

¹⁷ Devo a pesquisa à obstinação do Engenheiro Militar, Tenente-Coronel da reserva e pesquisador Ricardo Lázaro da Silva. A ficha funcional revela que Maciel morreu solteiro no Rio de Janeiro (SC.49968/44 e B.P. 5/45), no exercício do cargo após breve licença, e recém promovido à classe N da carreira de Engenheiro (31/08/1943). Foi Chefe da Secção de Arquitetura e Engenharia (1938) e Diretor da Divisão de Obras (1941 e 1942) do Ministério. Na ficha aparece designação para vistoriar obras de Matadouros Frigoríficos em Santos e Osasco em 1928, mas não constam trabalhos externos no Rio Grande do Sul (que poderiam ter ocorrido em suas numerosas licenças), nem sua participação no júri do Concurso de 1925; em 1941, por designação do Presidente Vargas, integrou a Comissão julgadora dos projetos do monumento ao cientista Euzébio de Oliveira, sob a presidência do Ministro.

Medeiros) até a Praça XV, o prolongamento da Rua do Comércio e os trabalhos no Campo da Redenção. Célia Ferraz de Souza conclui sobre a Comissão:

“(...) a Comissão de Melhoramentos tinha um papel fundamental no processo de planejamento da cidade. A ela cabia abordar e ponderar sobre todos os aspectos da cidade. A atuação de seus componentes é ampla, mas articulada, de tal forma que se envolvem e projetos de saneamento, de construção, elaboram códigos de obras e posturas e até o plano geral para a cidade”.¹⁸

Por essa razão, ela entende que o Plano Geral dos Melhoramentos deve ser visto de forma integrada com o conjunto de atribuições e trabalhos da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento, e não isoladamente, como tem sido o enfoque predominante até agora. Respaldamos integralmente esta hipótese, que longe de diminuir o papel de Maciel, permite relacioná-lo com maior abrangência aos demais âmbitos da engenharia sanitária e do urbanismo na época, resgatando a integração técnico-institucional e política da Comissão.

O Plano Geral dos Melhoramentos compõe-se de Planta de Urbanismo, Memória e Orçamentos. Para sua descrição e análise, utilizou-se o *“Relatório do Projecto de Melhoramentos e orçamentos*, apresentado ao Intendente Municipal Dr. José Montauray de Aguiar Leitão pelo engenheiro architecto João Moreira Maciel, da *Comissão de Melhoramentos e Embellezamento da Capital*” em 1914, pela reedição de 1927 das *Officinas Graphics d’A Federação*¹⁹. As citações do texto têm suas páginas indicadas diretamente entre parênteses ao seu final. Para a descrição gráfica, utilizou-se a planta do Plano Geral dos Melhoramentos²⁰ de 1914 (Fig. 1.17).

O Plano Geral proposto procura integrar os aspectos técnicos e teórico-metodológicos do urbanismo da época com o lema dos republicanos rio-grandenses *“Conservar, melhorando”*, diretamente inspirado no positivismo de Auguste Comte. Logo de saída, Maciel inverte o lema, introduzindo seu Relatório e nele indicando sua clara prioridade aos melhoramentos, em detrimento da conservação: *“Melhorar conservando’ tal foi o critério que adoptamos no estudo do projecto que nos vae occupar”* (p.1). Conforme notam Souza e Damasio, *“nessa época, o discurso teórico elaborado tinha por base a identidade de três conceitos relacionados entre si: urbanização (vista fundamentalmente pelo ângulo da*

¹⁸ SOUZA, 2004, op. cit., pp. 95-96.

¹⁹ MACIEL, João Moreira. *Projecto de Melhoramentos e Orçamentos. Relatório*, Comissão de Melhoramentos e Embellezamento da Capital, 1914. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d’A Federação, 1927. O Plano foi publicado originalmente como: PORTO ALEGRE. Intendência Municipal. *“RELATÓRIO do Projecto de Melhoramento e Orçamentos apresentados ao Intendente Municipal Dr. José Montauray de Aguiar Leitão pelo Engenheiro Arquitecto João Moreira Maciel da Comissão de Melhoramento e Embellezamento da Capital”*. Porto Alegre: Oficinas Graphics d’A Federação, 1914. No mesmo ano, foi publicado na revista EGATEA: MACIEL, João Moreira. Um Plano Geral de Melhoramentos. Porto Alegre, Revista EGATEA, v. I, n. 1, novembro-dezembro de 1914.

²⁰ PLANO GERAL DOS MELHORAMENTOS (Planta colorida em formato 25x35 cm). Intendência Municipal de Porto Alegre. Comissão de Melhoramentos e Embelezamento (original no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul).

circulação), higienização e embelezamento. Na concepção teórica de um plano geral, o entrosamento desses três conceitos, formava um todo indissociável.²¹

Assim, apesar de ênfase nas obras viárias, revelada nas palavras de ordem adotadas por Maciel “*prolongar, alargar e abrir avenidas*”, o Plano considera conjuntamente os três conceitos, já a partir de sua apresentação: “*(...) de modo que nos cingimos ao que era praticável, esperando, porém, que o projecto actual possa satisfazer em muitos pontos às necessidades crescentes do transito, à belleza e hygiene da Capital*” (p.2).

O Plano Geral dos Melhoramentos apresenta uma proposta de Estrutura Urbana para a parte da cidade mais ocupada à época, baseada na abertura ou alargamento de vias, na consolidação urbana do aterro em execução para a construção do Cais do Porto, no saneamento e abertura do centro histórico e das margens do Guaíba e do Riacho, e na implantação de parques, jardins e novos equipamentos. Sua concepção partia de uma acurada análise da evolução histórica da cidade (que aparece na publicação da revista EGATEA), considerando planos parciais e projetos anteriores, e estabelecendo algumas premissas estratégicas. A sua apresentação não se dará na ordem em que aparecem descritas e justificadas no Relatório, mas em função de uma avaliação que envolve sua hierarquia conceitual no conjunto do Plano.

A primeira delas era a necessidade de criação de vias de acesso amplas para desafogar o tráfego no centro da cidade e entre o centro e os bairros, já considerando as obras em andamento de modernização do porto de Porto Alegre. Neste sentido, utilizando a ampla área de aterro para os cais da face Norte, define a Avenida Júlio de Castilhos e o traçado da Avenida do Porto, atual Avenida Mauá.

“Traçamos entre a rua Ramiro Barcellos e a Intendência uma avenida de 30 metros de largura, sendo recta desde aquella rua até a Vigário José Ignacio, sofrendo um desvio a partir desta até a Intendencia numa extensão total de mais de 1.400 metros. A esta demos a denominação de Avenida Julio de Castilhos. Esta é paralela ao cães, e entre ella e o cães traçamos outra avenida separando os armazéns da Alfândega da linha de construcções das novas quadras. Esta avenida a que demos a denominação de Avenida do Porto, tem a largura de 20 metros, entre a linha de novas construcções e o gradil que circunda os armazéns da Alfândega. Os armazéns com uma largura de 20 metros, acham-se a distancia de 20 metros tanto do cães como do gradil que os circunda”. (p.3)

Essencial para a estrutura viária do Plano, Maciel propõe a abertura da Avenida Borges de Medeiros, alargando em toda a sua extensão a Rua General Paranhos e prolongando-a, ao norte, da Rua Andrade Neves até a Praça XV, e ao sul, rasgando o espigão da Rua Duque de Caxias, com a eliminação da forte rampa, até a Rua Coronel Genuíno. Com ela, articula as partes norte e sul da

²¹ SOUZA, Célia Ferraz de; DAMASIO, Cláudia Pilla. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João. Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/PMPA, 1993, p. 133.

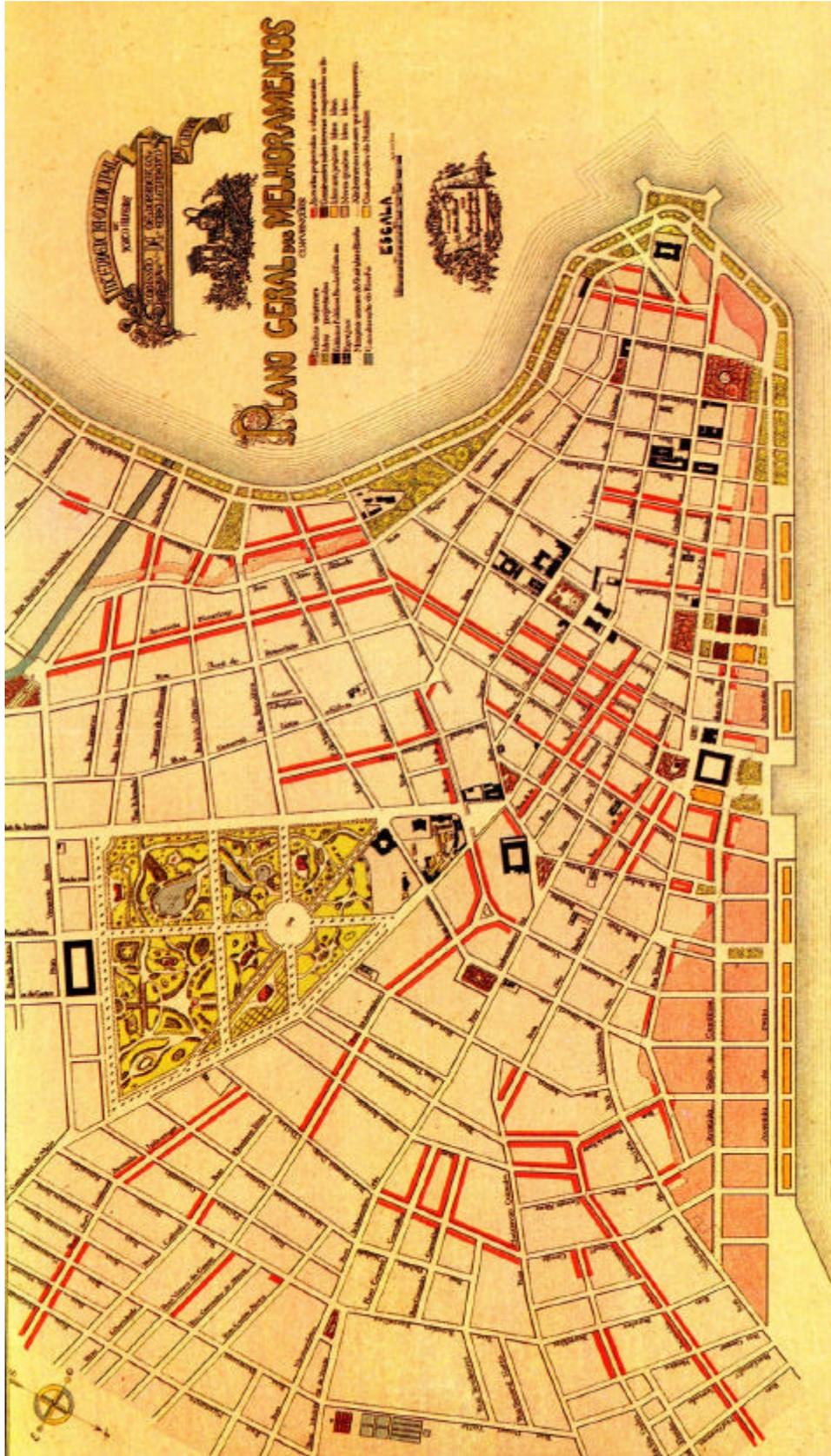


Fig. 1.17 - Plano Geral dos Melhoramentos, João Moreira Maciel, 1914. Original Planta impressa colorida formato 25 x 35 cm.

cidade com o centro histórico, tendo como ponto de valorização focal o largo do Mercado Público e sua ligação com o Porto, e mais além com o Guaíba.

De forma vinculada, propõe o alargamento da Rua 2 de Fevereiro (atual Salgado Filho) entre a Praça do Portão e a projetada Borges de Medeiros, prolongando-a através do alargamento da Rua Andrade Neves²² até a Rua General Câmara (Ladeira) e o coração do Centro. A nova avenida, de orientação leste-oeste, cruza a 90° o novo eixo norte-sul da Avenida Borges, estabelecendo uma figura clássica do urbanismo francês, a *grande croisée* tão cara a Eugène Hénard (Fig. 1.14), incluída em sua proposta para a remodelação de Paris no início do século XX. A avenida somente foi implantada na década de 40, por Loureiro da Silva, mas sem o prolongamento pela Andrade Neves, reduzindo a *croisée* a um T, ainda assim fundamental para a estrutura e a imagem metropolitana do Centro de Porto Alegre até hoje.

Além disso, em termos de complementação do sistema viário central, projeta uma avenida entre a Praça XV e a Rua São Rafael, ligando-as na altura da Rua Senhor dos Passos (hoje Avenida Otávio Rocha), e estende a São Rafael até a Cristóvão Colombo, transformando-a em importante via radial de acesso ao centro (atual Avenida Alberto Bins). Propõe outro cruzamento importante com o alargamento da Rua Vigário José Inácio, cruzando a nova avenida e prolongando-se até o Porto. Entre a Borges e General Câmara, propõe o prolongamento da Rua do Comercio (Uruguai) até a Rua Duque de Caxias (que nunca chegou a ser realizado).

Com essas operações, Maciel “abre” o centro da cidade, na zona densa e intrincada entre o Mercado Público e a Santa Casa, num arco formado pelas ruas Senhor dos Passos e Duque de Caxias, entre o Porto e a Praça da Matriz, ligadas através do alargamento da Rua da Misericórdia, em frente à Santa Casa.

A segunda estratégia consiste na consolidação do sistema radial polarizado pelo centro histórico, ligando-o aos antigos arraiais e aos novos bairros através da implantação de novas avenidas radiais e de obras de reforço das radiais existentes, antigas estradas de acesso à cidade, e no início de sua transformação num sistema rádio-concêntrico, objetivo que vai ser perseguido pelos cinquenta anos seguintes.

No primeiro caso, Maciel intuiu a necessidade de melhores acessos ao centro, maior permeabilidade da malha viária e melhoria de ligações

²² No Relatório, Maciel troca a Rua Andrade Neves pela Rua General Vitorino, e inclui no parágrafo o alargamento da Rua 24 de Maio, resultando numa descrição incompreensível: “*Alargamos a rua 24 de Maio e mais a rua 2 de Fevereiro e General Vitorino, fazendo as ultimas comunicar, e tornando assim a terceira o prolongamento da segunda*” (p. 5). A Rua General Vitorino não consta alargada no mapa. Quanto à Rua 24 de Maio (antigo Beco do Rosário), através de seu alargamento entre a Praça XV e a Rua Senhor dos Passos, Maciel estabelece uma duplicação da Avenida Otávio Rocha.

intermediárias entre as antigas radiais nos bairros Floresta, Independência, Bom Fim e Cidade Baixa. A Avenida Cristóvão Colombo já tinha sido ligada à São Rafael e à nova Avenida Otávio Rocha, transformando-se em radial completa até a Praça XV, como vimos na primeira estratégia. Assim, no setor nordeste previu uma nova avenida entre as avenidas Cristóvão Colombo e Voluntários da Pátria, antecipando a futura Avenida Farrapos: “(...) *uma avenida projectada que corta as ruas Ernesto Alves, (Comendador) Coruja, Pelotas, Ramiro Barcellos, Gaspar Martins, Comendador Azevedo, Hoffmann, e que no extremo oposto entronca com o prolongamento da Pontas de Paris. A esta nova avenida demos a denominação de Avenida dos Farrapos*” (p. 6). Quando finalmente implantada por Loureiro da Silva no final dos anos 30, seu traçado foi modificado, ligando-se à Voluntários da Pátria na altura da Rua Conceição, mas mantendo sua posição geral na estrutura proposta.

No setor leste, previu uma avenida entre a Independência e o Caminho do Meio (Osvaldo Aranha), prolongando a Rua 12 de Outubro até a Rua Vasco da Gama a leste (alargando esta entre a Rua Ramiro Barcelos e Rua Esperança, atual Miguel Tostes), e alargando-a a oeste no trecho final, cruzando a Rua Conceição e ligando-se no quarteirão da Santa Casa com uma futura Avenida Perimetral, renunciando as avenidas Vasco da Gama e Irmão José Otão. No sudeste, uma avenida entre a Rua José do Patrocínio e a margem antiga do Riacho, ligando-se à Avenida Borges de Medeiros junto à Rua Coronel Genuíno, renunciando a futura Avenida Cascatinha (chamada por ele Avenida Piratiny).

No segundo caso, Maciel propõe o traçado de uma avenida de ligação perimetral, embrião da primeira Avenida Perimetral. Concebida como uma avenida de contorno do Centro, de rio a rio, seu traçado utilizava partes de ruas existentes (como a Coronel Vicente na face norte e a Coronel Genuíno na face sul), abrindo ou alargando outros trechos (como a Avenida 3 de Novembro, futura André da Rocha). A avenida cruzava o espigão divisor de águas da Avenida Independência na altura do quarteirão da Santa Casa, com a previsão de uma rótula no entroncamento com a radial projetada Vasco da Gama.

Alguns autores entendem que, no seu traçado, Moreira Maciel previu o Túnel da Conceição, quando se refere ao “*estudo de vias subterrâneas que poriam em comunicação as faces da colina sobre que assenta a parte mais importante da Capital*”²³. Não parece ser o caso. No traçado de sua perimetral, Maciel utilizou o traçado de uma via entre a Rua 3 de Novembro (André da Rocha) e a Coronel Genuíno, já proposta em 1858 pelo engenheiro Frederico Heydtman como anel viário de contorno da península, e preferiu seguir o percurso de menor dificuldade pelos quarteirões atrás da Santa Casa, ligando-a à Rua Coronel Vicente.

²³ OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *PORTO ALEGRE. A Cidade e sua formação*. Porto Alegre: Gráfica e Editora Norma, 1985, p. 145. Podemos também interpretar a citação como uma alusão a túneis ou passagens subterrâneas no Centro, sob o divisor de águas da Rua Duque de Caxias, renunciando neste caso o Viaduto Otávio Rocha e o túnel da Rua João Manoel, previsto no Plano Diretor de 1959-61 e nunca executado.

Além disso, previu a abertura ou o alargamento de uma série de ruas nesses bairros mais consolidados à época, aumentando sua permeabilidade e acessibilidade, e dividindo quarteirões excessivamente longos. Nos bairros Independência e Floresta, a continuação da Rua João Telles até a Cristóvão Colombo, ligando-a à Voluntários da Pátria através da Rua Comendador Coruja; a partir dela, a abertura de ligações entre as ruas Ramiro Barcelos e Santo Antônio (continuação das ruas Coronel Carvalho, hoje André Puente, e Gonçalo de Carvalho), e a continuação desta e da Garibaldi até a futura Avenida Farrapos, a segunda ligando-se com a Avenida Pontas de Paris, também alargada.

No Bom Fim, Maciel prevê a abertura de uma nova via entre a Rua Henrique Dias e o Caminho do Meio, ligando-se à Rua Francisco Lombroso (por sua vez prolongada a leste além da Rua Mariante), que denominou Avenida Ipiranga (nunca realizada). Na Cidade Baixa, a abertura de uma rua entre a Avenida João Pessoa e a Lima e Silva, alargando a Rua Bento Gonçalves até a Rua Avaí e prolongando-a até a República, e prolongando e retificando uma série de ruas entre a Rua João Alfredo (Rua da Margem) e o rio. Todas essas operações são justificadas por Maciel pela necessidade de *“(...) cortar grandes quadras existentes, encurtar as distâncias a transpor, e facilitar portanto ou tornar mais rápido o transito, além de desafogar outras artérias existentes”* (p. 13).

A terceira estratégia consistia no saneamento e adaptação do antigo centro colonial, entre o Mercado e a ponta da península, às novas condições urbanas, de higiene, circulação e incremento comercial. Isso se faria utilizando os novos quarteirões ganhos com o aterro do cais do porto, e através da proposição do alargamento de diversas ruas centrais, entre as quais as ruas Paysandú (Caldas Junior), General João Manoel, Travessa Araújo e General Vasco Alves, nunca executados em função dos custos, e seu prolongamento até a nova Avenida do Porto.

Curiosamente, a essas propostas Maciel dedicou considerável espaço no Relatório, considerando com minúcias (e orçamentos detalhados) as melhores alternativas para estas ruas: pondera sobre as vantagens do alargamento em um alinhamento, no outro, ou nos dois, o prolongamento por quarteirões ocupados, a diminuição de rampas, etc. A discussão da alternativa entre o alargamento das ruas João Manoel e Paysandú (as duas para 18 metros, já autorizadas pelo Conselho conforme informa Maciel), e o prolongamento da Travessa Araújo até a Rua Duque de Caxias ocupa um grande parágrafo na parte inicial²⁴ e quase duas

²⁴ *“(...) depois de prompto o projecto, julgamos mais conveniente, em vez de alargar as ruas Paysandú e General João Manoel de 18 metros cada uma entre a rua 7 de Setembro e Riachuelo a primeira, e 7 de Setembro e Duque de Caxias a segunda, reduzir o alargamento da rua Paysandú a 14 metros em toda a sua extensão, deixando de alargar a rua General João Manoel (...); e prolongamos a Travessa Araújo entre estas duas ultimas com a largura de 18 metros, e isto devido à grande economia que se faz, além de outras razões que exporemos”* (p. 5). A Travessa Araújo nunca foi alargada ou prolongada, permanecendo como Travessa Araújo Ribeiro até hoje,

páginas nas justificativas, com cálculos minuciosos. A atenção despendida por Maciel ilustra a importância que aquela área da península, de ocupação antiga e com sérios problemas de circulação (pelas pendentes) e saneamento, tinha na cidade à época. A não execução dos melhoramentos previstos, por outro lado, manteve-a a margem do crescimento urbano verificado no outro extremo do centro nas décadas seguintes, condenando-a a uma estagnação na qual permanece até hoje.

Nos terrenos conquistados ao Guaíba, Maciel procurou dispor os novos quarteirões com o objetivo de permitir, da melhor forma, a continuidade das ruas existentes até a Avenida do Porto. Para isso, no trecho entre a Praça da Harmonia e o Mercado Público, projetou uma grelha tão regular quanto foi possível, orientada pelo traçado da Rua Sete de Setembro, com o prolongamento de todas as ruas transversais²⁵, corrigindo seu traçado para encaixá-las em ângulo reto. Criou uma nova avenida, paralela à Rua Sete de Setembro, entre esta e a Avenida do Porto, prolongando a Rua das Flores entre os edifícios dos Correios, Delegacia Fiscal, Alfândega e Mesa de Rendas, e levando-a até a Avenida Marginal a oeste. Trata-se da atual Rua Siqueira Campos. Criou pequenas ruas e jardins frontais entre estes edifícios e o tecido, destacando-os como monumentos. No encontro dos quarteirões regulares com o traçado da Avenida do Porto, surgem quarteirões trapezoidais, triangulares e jardins triangulares de acomodação.

A mesma estratégia, de valorizar espaços ou monumentos estabelecendo ligação visual entre pontos focais, é utilizada na Avenida Sepúlveda, eixo de ligação entre a Praça da Alfândega e a Avenida do Porto, com foco no Pórtico Central do novo Cais (Fig. 1.18). Seu traçado mantém parte do projeto da avenida monumental ligando a Praça da Matriz e o Porto, de Atílio Trebbi, referida anteriormente, e incorpora sensivelmente os novos edifícios públicos projetados por Theo Wiederspahn, num jogo de simetria e assimetria que confirma e reforça seu papel como portal urbano monumental.

No trecho entre o Mercado e o final do cais, a leste, a estratégia de prolongamento das transversais é similar, exceto no trecho inicial da Júlio de Castilhos, cujo traçado apresenta pequena deflexão, e no encontro com o traçado em curva da Rua Voluntários da Pátria, no extremo leste, onde surgem quarteirões de acomodação. Entretanto, os quarteirões são maiores e a diretriz geométrica é a nova Avenida Júlio de Castilhos. Da mesma forma que no outro trecho, Maciel prevê parques ajardinados, atrás do Mercado e no prolongamento das ruas Pinto Bandeira e Senhor dos Passos. Entre o Mercado e a Marechal Floriano, deixa um quarteirão para localização do futuro Teatro Municipal, também projetado por ele.

entre o porto e a Sete de Setembro, em frente ao Hotel Majestic (hoje Casa de Cultura Mário Quintana).

²⁵ Foram prolongadas no projeto as ruas Gen. Vasco Alves, Gen. Portinho, Gen. Bento Martins, Travessa Araújo, General João Manoel, Paysandú (Caldas Junior), General Câmara, Rua do Commercio (Uruguai). Curiosamente, não previu a avenida frontal à escadaria da Igreja das Dores.

Maciel previa que as avenidas do Porto e Júlio de Castilhos passariam a concentrar quase todo o movimento comercial da cidade, deslocando a polaridade para nordeste, em direção às áreas industriais e de comércio atacadista. O novo trecho a oeste já estaria comprometido por instalações administrativas e militares, e por grandes equipamentos, entre os armazéns do porto e a Sete de Setembro, com ocupação apenas no lado sul à época. Isso nunca ocorreu, instalando-se na nova Avenida Júlio de Castilhos comércio basicamente atacadista.

Ao invés disso, a primeira estratégia, com a “abertura” de um vasto trecho da área central, permitiu deslocar o centro de gravidade comercial em direção ao leste, com a oferta de novas localizações tanto para o comércio de prestígio quanto para os novos ramos de comércio e serviços que surgiam na esteira dos novos padrões de consumo urbano. Isso permitiu à cidade superar as barreiras naturais e funcionais de crescimento em direção ao oeste, já que nesta direção se encontrava pensada entre o rio, o espigão e as extensas instalações militares da ponta da península.

A quarta estratégia (que foi apresentada em primeiro no Relatório) envolvia o saneamento e equipamento da orla, desde o final do porto até a zona sul. Em função das péssimas condições sanitárias da enseada da Praia de Belas, especialmente na foz do Riacho, e da Ponta da Cadeia, propõe, neste local, um cais de saneamento e, na enseada de sul a oeste, uma avenida marginal de contorno, que chamou Avenida Marginal (Fig. 1.13). Ela daria continuidade à Avenida do Porto, desde o ponto final da Rua Bento Martins até a Tristeza: *“para desta fôrma contornar a cidade, praticando uma larga e nova avenida entre a parte limítrophe actual e o rio, o que representa facilidade para o transito, beleza para a cidade, higienizando ao mesmo tempo as margens actuaes do Guahyba”* (p. 8). O cais de saneamento cria um espaço público monumental com caráter de porta da cidade, relacionando simbolicamente a ponta do centro histórico com a paisagem do Guaíba e o poente.

A proposta de uma avenida parque (*parkway*), para saneamento e modelagem da ponta da península e de sua margem sul introduz no modelo espacial de influência francesa um elemento morfológico de caráter pitoresco. O traçado sinuoso, acompanhando o desenho original da margem através de uma ampla avenida de contorno com largura mínima de 60 metros, em duas vias separadas por uma larga faixa verde formando um canteiro central ajardinado de 20 metros, agrega à função de saneamento aquelas de equipamento e embelezamento. A Avenida Marginal tem também o objetivo de permitir um percurso contemplativo e de desfrute visual do Guaíba: *“O ajardinamento da Avenida Marginal tem como unico fim a beleza e a hygiene da cidade, e institue por esta fôrma um agradável passeio”* (p. 9).

A permeabilidade entre a cidade existente e a nova margem é assegurada pelo prolongamento do traçado de quase todas as ruas transversais até a Avenida Marginal, e pela criação de um parque urbano junto à antiga foz do Riacho, nas imediações da antiga Rua Major Pantaleão Telles, incorporando antigas

edificações como a Estação do Riacho e a Ponte de Pedra²⁶. Da mesma forma, a sugestão de canalizar em linha reta o leito do Riacho, desembocando no Guaíba em local ajardinado, integra-se ao objetivo de melhorar as condições das áreas adjacentes, incorporando-as ao novo parcelamento proposto para a área da Praia de Belas.

“Para melhorar o estado hygienico das adjacências do actual leito do Riacho, julgamos conveniente canalisal-o em linha recta, seguindo o alinhamento actual do mesmo leito logo ao sahir da ponte que se acha na rua 13 de Maio, em frente à Praça Garibaldi. O leito actual abandonado pela nova canalisação será aterrado e incorporado às novas quadras figuradas no projecto; parte da sua embocadura no Guahyba será aproveitada para ajardinamento” (p. 3).

João Moreira Maciel incluiu no Plano o Campo da Redenção, objeto de estudo seu no ano anterior. Ele aparece como um parque urbano cujo desenho contrapunha uma estrutura viária monumental “à francesa”, com prolongamento de ruas existentes, um “*rond point*” centralizando a composição, e jardins intersticiais de caráter pitoresco (Fig. 1.12). Maciel prolongava as ruas Luiz Affonso e da República, numa direção, e a Rua de Sant’ Ana (Santana) no outro, e lançava uma rua em diagonal a partir da esquina da Escola de Medicina. Maciel o considerava como um anteprojecto, procurando “*apenas estabelecer o estrictamente indispensável para modificar o actual Campo da Redempção, tornando-o um passeio aprazível no centro da cidade, sem cogitar de grandes obras de arte que iram encarecer o orçamento, difficultando assim qualquer empreendimento nesse sentido*” (p. 8). O “retalhamento” do parque urbano em quarteirões pelo prolongamento de vias de circulação encontra precedente no *Central Park* de Nova York, porém numa escala totalmente diversa, e matizada pela separação de níveis. Da forma proposta por Maciel, resultaria numa fragmentação do parque, transformado num conjunto de oito praças de distintos tamanhos e configurações, cada qual com seu desenho interno.

A estratégia de Maciel no desenho do parque é similar àquela de Alphand em algumas praças e *squares* parisienses 50 anos antes, mas não nos parques principais, onde tanto a estrutura quanto o desenho eram sempre mais românticos, como “*jardim à inglesa*”. Entretanto, as áreas intersticiais do projeto de Maciel são notavelmente similares aos elementos paisagísticos do repertório de Alphand, sobretudo em parques urbanos como *Buttes-Chaumont* e *Montsouris* (Fig. 1.16). Ferraz de Souza também compara o desenho de Maciel para o parque ao desenho de Joseph Antoine Bouvard para o vale do Anhangabaú (Fig. 1.20), praticamente da mesma época, notando grande similaridade. Não por acaso, Bouvard era discípulo de Alphand, e assina seu Relatório de 1911 à municipalidade de São Paulo como “*director honorário dos serviços de architectura e dos passeios, da viação e plano de Pariz*”²⁷. Maciel, por sua vez,

²⁶ “*Entre a avenida em questão e a cidade actual estabelecemos jardins e parques ajardinados, sem impedir o prolongamento de todas as ruas actuaes que communicarão com a avenida,*” (p. 2).

²⁷ TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983, pp. 99-100. O Relatório de Bouvard está apresentado na íntegra nas pp. 102-103.

esteve em Buenos Aires (1907-09), onde Bouvard tinha atuado no desenho de avenidas e parques, e em São Paulo em 1911; certamente conhecia o professor Victor da Silva Freire, da Escola Politécnica de São Paulo, Secretário de Obras do Município e principal avalista da vinda de Bouvard na administração do Barão de Duprat (1911-1914). As mesmas referências podem ser observadas no melhor projeto de Bouvard em São Paulo, o Parque da Várzea do Carmo, hoje Parque Dom Pedro II, na várzea do rio Tamanduateí, executado parcialmente até 1925.

A IMPLANTAÇÃO DO PLANO

Na *Parte 2 - As Permanências*²⁸ de sua tese sobre o Plano Geral de Melhoramentos, Ferraz de Souza descreve como se deu a implantação do Plano, dividindo-a em três fases. A primeira fase iniciaria em 1914 com a concepção do Plano de Melhoramentos, durante a administração do intendente José Montaury, estendendo-se até 1937, com o golpe do Estado Novo e a conclusão de uma etapa política marcada pelo continuísmo das administrações do PRR. Mesmo identificado como uma fase, entendemos que o período comportou distinções importantes nas administrações, primeiro ao interior do próprio PRR (principalmente entre os períodos Montaury e Otávio Rocha, clivados pela Revolução de 23), e depois entre o PRR e seu sucessor na política gaúcha, o Partido Republicano Liberal (PRL) de Flores da Cunha a partir dos anos 30.

Após a divulgação do Plano, José Montaury esteve à testa da Intendência até 15/10/1924, Otávio Rocha de 15/10/1924 a 27/02/1928, e Alberto Bins de 27/02/1928 a 22/10/1937. Otávio Rocha e Alberto Bins foram responsáveis pelas primeiras implantações das proposições de Maciel. Durante o período, foram abertas as primeiras avenidas de acordo com as diretrizes do plano, todas no centro: as novas avenidas Júlio de Castilhos e do Porto (hoje Mauá, as duas sobre o aterro do novo cais do porto), a Avenida Otávio Rocha, primeira “*percée*”, ou cirurgia urbana de corte haussmaniano da cidade (Fig. 1.11), foram iniciadas as obras da Avenida Borges de Medeiros e do Viaduto Otávio Rocha (Fig. 1.10), e concluiu-se a urbanização da área portuária central²⁹.

Com relação à implantação do Plano, entretanto, a primeira administração envolveu-se na preparação de uma base de infraestrutura para a cidade, e os melhoramentos, como o próprio Montaury lamentava, tiveram que ficar para mais tarde. A falta crônica de recursos e o apego à filosofia positivista do “*conservar melhorando*”, que prevaleceu sobre o “*melhorar conservando*” de Maciel, atrasaram o início da implantação das primeiras obras. Ainda assim, a persistência na estratégia, igualmente positivista, de progressiva municipalização dos serviços públicos, sem dispor dos capitais necessários, e o atendimento às suas demandas constantes de operação e expansão (inclusive em termos de pessoal), sem receita

²⁸SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. Tese (Doutorado) FAUUSP. São Paulo: FAUUSP, 2004, pp. 172-181.

²⁹SOUZA, 2004, op. cit., p. 172 e seguintes.



Fig. 1.18 – Avenida Sepúlveda, ligando a Praça da Alfândega ao Pórtico Central do Cais do Porto, com os edifícios da Delegacia Fiscal e Correios e Telégrafos (hoje MARGS e Memorial do RS), Teodor Wiederspahn.

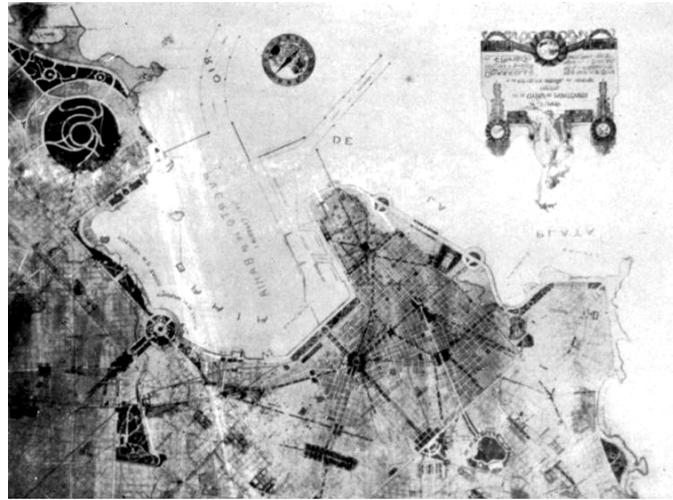


Fig. 1.19 – Montevideo. Concurso de las Avenidas de 1911, 1º Prêmio, Arq. Augusto Guidini.

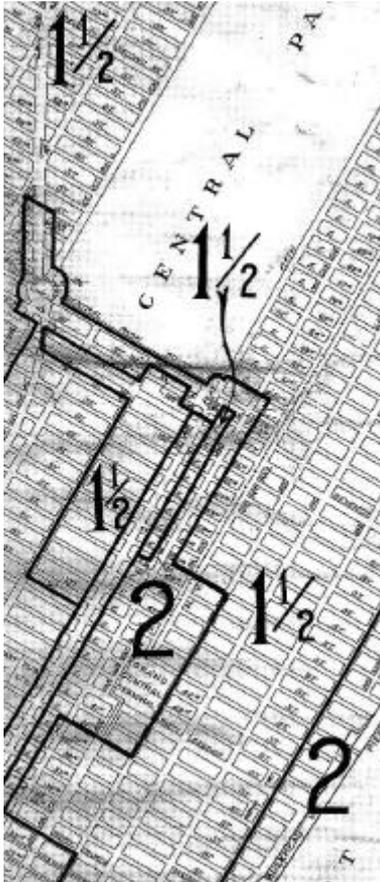


Fig. 2.21 – Manhattan, 1916 Zoning Resolution: Alturas, referidas à largura das vias.

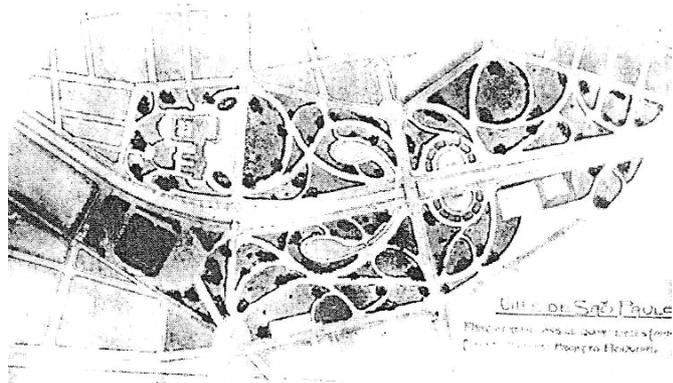


Fig. 1.20 – São Paulo. Boulevard e Parque do Anhangabaú, Joseph Bouvard, 1911.



Fig. 1.22 Rio de Janeiro. Abertura da Avenida Central, 1906.

correspondente, acabaram levando Montaury a buscar novos recursos externos. Inviabilizado na Europa em função da guerra, o segundo empréstimo externo, no valor de 3 milhões e 500 mil dólares e amortização em 40 anos, foi feito com o banco norte-americano *Lodenburg, Tholmann & Co* em 1922³⁰, com novo aval do governo do Estado e garantia da receita de arrecadação dos serviços municipais, os mesmos que se procurava melhorar.

*“Montaury, calçou grande área de ruas com pedra-irregular, aperfeiçoou o sistema de esgoto, reconstruiu as pontes da Azenha e Santana, que tinham sido arrastadas pela grande enchente de 1897; criou a seção de fiscalização dos gêneros alimentícios, estabeleceu exatamente os limites do município, regulamentou as construções e reformou diversas praças. Durante a sua administração o governo do estado construiu o cais de docas que veio dar um impulso formidável à cidade”*³¹.

As obras do porto, embora de responsabilidade do Governo do Estado, foram significativas e representaram os primeiros passos da modernização de Porto Alegre. Forneceram grande superfície de terrenos, ganhos ao rio por aterro, para as primeiras realizações do Plano, as novas avenidas e a malha quase regular de quarteirões para abrigar a expansão do comércio e serviços e os equipamentos públicos que a cidade necessitava.

O engenheiro Otávio Rocha (23/09/1877-27/02/1928), sucessor de Montaury, permaneceu apenas quatro anos no poder, falecendo no final de seu mandato. Em comparação com os quase trinta anos da administração Montaury, sua gestão de quatro anos foi marcada por grandes intervenções urbanas, que dariam início a mudanças efetivas na estrutura e na morfologia da cidade. Nascido em Pelotas, Otávio Rocha era Bacharel em matemática e ciências físicas, diplomou-se engenheiro militar em 1902, e foi um dos principais quadros políticos e técnicos do PRR nas primeiras décadas do século XX. Foi redator do jornal do partido “*A Federação*” de 1904 a 1911 e seu diretor em 1911-12, Deputado Estadual de 1908 a 1912, Deputado Federal de 1912 a 1913 e de 1918 a 1924³², Secretário da Fazenda do Estado em 1913-14, líder da bancada republicana rio-grandense e da *Reacção Republicana*, e finalmente Intendente de Porto Alegre no quadriênio 1924-1928, em substituição a José Montaury.

³⁰ BAKOS, Margaret Marchiori. *Municipalização e Endividamento. Características da Administração Pública Municipal de Porto Alegre, de 1897 a 1937.* In: WEIMER, Günter (org.), *Urbanismo no Rio Grande do Sul.* Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, pp. 75-91. Ela alerta, apoiando-se em W. Fritsch, que dessa forma a intendência ingressa num “círculo vicioso” de tentar corrigir o desequilíbrio orçamentário e cambial através de novos empréstimos, sem incremento correspondente de arrecadação. Entretanto, isso permitiu à cidade, ao final da administração Montaury, contar com cerca de 100 km de rede de abastecimento de água tratada e de esgotos cloacais, credenciando-se como a capital melhor servida do país.

³¹ UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938, op. cit., p. 16.

³² Na Câmara Federal, Rocha foi membro das comissões de Marinha e Guerra, Finanças e Tarifas, relator dos orçamentos da Guerra e Viação, e presidente da Comissão de Tarifas, especializando-se em questões financeiras, orçamentárias e tarifárias da administração pública. Quando assumiu a intendência era Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e membro da Comissão Executiva do PRR, tornando-se seu presidente a partir de 1924. Morreu em 27/02/1928, com 51 anos, de complicações gástricas.

Engenheiro e político experiente, com profundo conhecimento de administração e finanças públicas, dispondo de forte respaldo na máquina positivista e ousadia para inovar nos métodos e nos objetivos, Rocha era peça fundamental na estratégia do PRR para recompor sua base de apoio na capital, com vistas à manutenção do poder no Estado. O novo intendente entendia a importância dos melhoramentos urbanos como plataforma política, e tratou de diferenciar-se da imagem de prudência conservadora associada à administração Montauray. Para Rocha, a chave para tal estava no Plano Maciel, que não por acaso invertia o tradicional lema positivista, propondo-se como objetivo “*melhorar, conservando*”, e decidiu lançar-se aos melhoramentos para remodelar a cidade.

Para iniciar a implantação das obras previstas no Plano, entretanto, Rocha necessitava atender a algumas pré-condições. Montauray sempre esteve premido por limitações orçamentárias, incapacitando-o de cobrir as despesas de infraestrutura e equipamento urbano, que vinham sendo crescentemente assumidas pela prefeitura, dentro dos princípios positivistas. As novas diretrizes previam ampliação dos serviços públicos, com os custos correspondentes. Em função disso, Rocha centrou o início de sua administração nas reformas administrativa e tributária, para facilitar a arrecadação dos impostos, incrementar o orçamento público, modernizar e qualificar o corpo técnico da Intendência para as novas tarefas.

Em 1925 foram criados novos impostos e taxas (como o imposto adicional fixo de 20% sobre todos os impostos e taxas da receita ordinária), e feita a remodelação dos serviços públicos e da administração conforme novo organograma, fixando as secretarias do Aparelho Administrativo e do Aparelho Industrial, racionalizando suas Diretorias (especialmente as dos serviços industriais), e criando a Diretoria Comercial dos Serviços Industriais para reforçar a arrecadação. Segundo Bakos, tais iniciativas, visando permitir o início da reforma urbana, colocam-se como essenciais na estratégia de reforço ao poder republicano na capital, seriamente abalado no início dos anos 20³³.

A Revolução de 1923-24 teve o objetivo de tirar o PRR do poder, especialmente o governador e presidente do partido Borges de Medeiros, mas também o “eterno intendente” da capital José Montauray. O governo era criticado e sistematicamente acusado de fraudes nas sucessivas eleições desde o início da República, com o controle do Estado pela máquina política castilhistas, cuja constituição virtualmente garantia o continuísmo político. A crise explodiu nas eleições de 1923, levando ao levante dos federalistas contra o governo. A paz de Pedras Altas, que pôs fim à Revolução, proibiu as reeleições através da Carta de 24, numa vitória da oposição. Em Porto Alegre, Montauray foi forçado a deixar a

³³ BAKOS, 1992, op. cit., pp. 83-84, e BAKOS, 1996, op. cit., p. 101. O novo organograma está apresentado no quadro “Organização da Administração Pública Municipal de Porto Alegre em 1925”, à p. 83 do primeiro.

intendência, e o PRR precisava renovar suas idéias, propostas e ações para angariar a simpatia da população.

A estratégia do PRR na capital se apoiava em três pontos básicos para garantir seus objetivos: a renovação acelerada da estrutura urbana para adaptá-la às novas demandas de uma cidade que crescia e se modernizava, a produção de uma paisagem urbana esteticamente compatível com esta modernidade, especialmente no centro, e a manutenção da ordem urbana através de um rigoroso controle social³⁴. O primeiro ponto requeria ações em saneamento, equipamento e circulação; o segundo ações de embelezamento e incentivo a novos tipos de edificação, e o terceiro o reforço à aliança entre o PRR e a burguesia comercial e industrial, com a escolha de Alberto Bins para vice de Rocha. Os dois primeiros tinham suas diretrizes no Plano Geral de Melhoramentos, fortalecido por Rocha em seu plano de obras ao escolher para início da reforma urbana a construção de três avenidas principais.

A questão da circulação era crucial para a adequação do sistema viário do centro às novas exigências de acessibilidade, mobilidade, conforto e acomodação das novas atividades e práticas urbanas, e envolvia a abertura de avenidas, desobstrução de becos, e a eliminação de obstáculos à livre circulação. O embelezamento envolvia a previsão de áreas verdes, arborização urbana e jardins, mas também a introdução de novos tipos de edifícios e o incentivo a uma nova imagem urbana, ancorada na morfologia das novas avenidas. A questão estética *“tinha importância porque trabalhava com elementos que remetiam diretamente às imagens das capitais de reconhecida modernidade urbana”*, e a *“sala de visitas”* do estado deveria ser bela, além de própria.

Com relação ao controle social para manutenção da ordem, concordamos com Souza e Bakos quando vem embutido nesse ponto o compromisso inicial entre o PRR e a burguesia comercial e industrial, que visava o desenvolvimento econômico de Porto Alegre, e necessitava da manutenção da ordem e da estrutura social para garantir seu crescimento e a continuidade da acumulação de capital. *“Sob este enfoque, torna-se fácil entender o papel de Alberto Bins, vice de Otávio Rocha e seu sucessor, neste cenário”*³⁵. Souza nota que se a escolha de Montauray e Rocha para intendentess se justificava por sua formação (os dois eram engenheiros), apoiada nas idéias sansimonianas de atribuir o poder espiritual (político-ideológico) aos detentores do saber técnico, a escolha do empresário e industrial Alberto Bins para vice se justificava porque o industrial era visto por Saint-Simon como detentor do poder temporal.

O prefeito criou uma Comissão Especial de Obras Novas, formada pelos engenheiros Adolpho Stern, Duílio Bernardi, e Acelyno de Carvalho, para acompanhar a implantação de seu programa de obras. A nova Comissão ainda

³⁴ SOUZA, 2005, op. cit., especialmente a PARTE 2 – As Permanências, em seu item 1.1 – AS FASES DE IMPLANTAÇÃO E AS OBRAS, pp. 172-177.

³⁵ DAMÁSIO, 1996, op. cit., p. 90; e SOUZA, 2004, op. cit., p. 174.

enfrentava os mesmos problemas que a antiga Comissão formada por Montauray à época da elaboração do Plano de Melhoramentos. Por experiência e formação, Rocha valorizava a atuação do engenheiro administrador e a necessidade de pautar-se por planos: *“Perfeitamente orientado sobre assuntos de urbanismo, o meu ilustre antecessor fez organizar em 1914, por uma Comissão de Melhoramentos e Embelezamento, um plano geral (...) Do referido plano escolhemos para início a construção das três artérias principais, Júlio de Castilhos, São Rafael e Borges de Medeiros”*³⁶. Aqui Souza reforça sua (e também nossa) hipótese de que o Plano era produto do trabalho integrado de uma comissão de especialistas, embora de responsabilidade técnica do engenheiro-arquiteto Moreira Maciel.

A legislação urbanística precisava acompanhar e adaptar-se às novas diretrizes de modernização, e Rocha determinou que as construções do centro obedecessem às orientações do Plano de Melhoramentos: o Decreto nº 53, de 10/05/1926, altera através de sete artigos o antigo Regulamento Geral sobre Construções, e estabelece ordenamentos gerais para edificações e espaços públicos nas novas vias abertas no centro da cidade. Além de dispositivos mínimos para aeração dos compartimentos, define a altura das construções em relação à largura das ruas: seu Art. 3º estabelecia que *“nos edifícios com fachadas no alinhamento da rua, a altura entre o plano do passeio e o teto do último pavimento não poderá ser superior a duas vezes a largura da rua”*, para toda a área central. Para os edifícios construídos *“à avenida do Porto, rua dos Andradas e naquelas que forem alargadas ou abertas no centro da cidade”*, obriga o mínimo de três pavimentos na área central (Art. 4º).

Com o Decreto, Porto Alegre passa a dispor em 1926 da mesma legislação urbanística para regular a altura das construções que Manhattan, com a *New York Zoning Ordinance* de 1916 (Fig. 1.21). A diferença estava apenas na largura das ruas e avenidas, bem superior em Nova York aos gabaritos porto-alegrenses, com exceção das novas avenidas abertas a partir do Plano, como a Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros (30 metros), e Otávio Rocha e Avenida do Porto (20 metros).

É evidente a preocupação com a morfologia urbana das novas avenidas, incentivando seu ordenamento e verticalização, e com a estética urbana, que também aparece ligada à idéia de embelezamento, através da criação de um prêmio anual de dez mil contos para a melhor fachada (Art. 6º). Otávio Rocha dizia no seu primeiro Relatório Municipal, de 1925, que era preciso modificar o código de construções para evitar as *“edificações em desacordo com o progredir da cidade”*. Preocupado com a estética e o embelezamento da cidade, o intendente queria evitar a construção de *“monstruosidades arquitetônicas”*.

No mesmo Relatório, Rocha preocupava-se com os problemas de tráfego, e via o congestionamento como decorrência natural do crescimento da população e

³⁶ Relatório Municipal, 1925.

dos novos meios de circulação, que acompanhavam o “progresso” das cidades como regra geral. Para resolvê-los, lançou-se às obras viárias previstas no Plano de Melhoramentos, mas também procurou aperfeiçoar a legislação urbanística sobre arruamentos. O Decreto nº 108, de 1927, regulamenta a abertura de novas vias, com dimensões e especificações mínimas para os novos arruamentos, que proliferavam na década de 20. Os objetivos eram atender princípios do urbanismo, como comodidade do tráfego e salubridade, e o Plano de Melhoramentos era o referencial. Seu Art. 1º definia: “*Só será permitida a abertura de vias de comunicação com prévia licença da Intendência e quando o respectivo traçado não contrariar o plano de melhoramentos e de expansão da cidade, a ser estabelecido oportunamente, e na falta deste, desde que ofereça os requisitos exigidos, quer pelos princípios da estética urbana, quer pelas necessidades de comodidade do tráfego, quer pelas condições de salubridade*”.

Como unicamente a política fiscal não seria capaz de dar sustentação ao seu programa de obras, na abrangência e prazos requeridos, Rocha buscou a contratação de empréstimos externos, com o “suporte moral” do governador Borges de Medeiros, entusiasta do plano de reforma urbana. O novo empréstimo externo de 1926, no valor de quatro milhões de dólares, realizou-se entre a intendência municipal e o mesmo banco americano *Lodenburg, Tholmann & Co.*, com intermediação do Banco Pelotense e garantia de todas as rendas do município³⁷. O empréstimo foi defendido por Otávio Rocha e pelo jornal do PRR *A Federação*, mas as condições do empréstimo foram classificadas como “vergonhosas” pelo *Diário de Notícias*.

Conforme observam Bakos e Ferraz de Souza, a modernização acelerada da cidade demandava muitos recursos, e ainda iria demandar mais, mas havia certo consenso na sociedade quanto a isso. Os recursos para investimento deveriam ser buscados pelo prefeito, que por sua vez declarava não recear o aumento da dívida, pelo mérito da obra de reforma da cidade, cuja continuidade justificava inclusive o prolongamento do endividamento para além de sua gestão, pois “*projeto de tal porte não deveria ser compromisso de um só administrador, mas de quem estivesse representando o partido e seus interesses no Poder Público*”. O argumento era aceito por boa parte da opinião pública. O jornal *A Noite*, de 27 de março de 1926, mostrava o interesse da população na transformação da cidade, que ainda apresentava um “feio” aspecto colonial, e justificava os empréstimos, dizendo que a receita ordinária jamais cobriria tais gastos e que as obras não deveriam ser pagas por uma só geração, mas por várias, que desfrutariam de seus benefícios³⁸.

Durante a gestão de Otávio Rocha, foi concluída a parte central do novo Cais do Porto. Em 1925 o cais de 6 metros de calado entre as praças da Alfândega e Harmonia foi finalmente concluído, com o aterro da Doca do Mercado (das Frutas) para implantação da Praça Parobé, e se inicia a construção, também

³⁷ BAKOS, 1992, op. cit., p. 84.

³⁸ Ver BAKOS, idem ibidem, e *A Noite* de 27/03/1926, citada por SOUZA, 2004, op. cit., p. 175.

sobre aterro, da Avenida Júlio de Castilhos. Nos anos 30, já com Alberto Bins, foi completado o cais até o Largo da Conceição, e em 1940, com Loureiro da Silva, foi dado início ao restante do cais, do largo até a Avenida Sertório, numa extensão de 2600 metros. Incompreensivelmente, os aterros e os cais foram executados fora da cota de segurança das enchentes periódicas do Guaíba. Em função disso, a grande enchente de 1941 causou 70.000 flagelados em 272.000 habitantes (25% da população da cidade à época).

Sobre a área de aterro resultante do porto, foram implantadas as duas primeiras avenidas do Plano: a Júlio de Castilhos e a Avenida do Porto. A Avenida Júlio de Castilhos foi implantada e inaugurada por Rocha, como uma avenida de 30 metros com canteiro central e passeios generosos, que Maciel imaginava tornar o ponto chique da cidade.

“As duas avenidas em questão, além de constituírem o centro comercial do futuro, seriam o ponto chic do smartismo porto-alegrense, e portanto necessário se faz que a Intendência formule lei especial para só permitir que se levantem edifícios de certa natureza, certa altura, obedecendo a certas linhas architectonicas, para dessa forma constituírem desde logo uma norma para que outros edifícios congêneres modificassem a atual construção da capital, que muito deixa a desejar, sobre todo pelo lado esthetico”. (p.12)

O processo de concentração e qualificação comercial não ocorreu como Maciel imaginava, nem onde ele imaginava. Os novos ramos de comércio e serviços de maior hierarquia e modernidade foram se instalar nas outras avenidas abertas, Otávio Rocha e depois Borges de Medeiros, e naquele trecho do centro “aberto” por essas avenidas e outras intervenções oriundas do Plano. Entretanto, a preocupação de Maciel com os padrões arquitetônicos dos novos edifícios foi seguida por Otávio Rocha, através de legislação. A preocupação com o lado estético das novas avenidas ilustra um dos fundamentos dos planos de melhoramentos, o embelezamento urbano, representado por elas enquanto componentes morfológicos e figurativos de uma nova paisagem urbana.

Foi iniciada a abertura da Avenida Borges de Medeiros, envolvendo importantes escavações e desapropriações para permitir a passagem do espigão central e ligar o centro à zona sul. O projeto do engenheiro Manoel Itaquy alterou a diretriz inicial do Plano. Além do previsto alargamento da Rua General Paranhos, foi feito profundo corte em um lado do terreno, seguindo uma opção dada por Maciel nas observações finais de seu relatório³⁹, com a construção de um viaduto na Rua Duque de Caxias, igualmente projetado por Itaquy. A abertura da Avenida Borges de Medeiros foi a obra de maior porte da gestão Otávio Rocha, embora o

³⁹ *“Não nos escapou o estudo de vias subterrâneas que poriam em comunicação as faces da collina sobre que assenta a parte mais importante da capital mas, como se trata de vias extraordinarias de comunicação, que só serviriam no caso de um transito intensíssimo, e cuja execução poderá ser feita em qualquer tempo, sem prejuizo para os traçados de que já nos occupamos, resolvemos abandonar esse estudo que poderá ser feito em tempo opportuno, quando o grande transito se manifestar;”* RELATÓRIO do Projecto de Melhoramentos e orçamentos, 1914, op. cit., p. 15. A solução e o projeto do viaduto foram elogiados por Agache em sua visita a Porto Alegre no final dos anos 20, já na administração Alberto Bins.

viaduto somente tenha sido inaugurado na administração Alberto Bins (em 1932) e a avenida só tenha sido completada na administração de Loureiro da Silva (1943).

Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva registraram na *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* sua admiração pela administração do engenheiro Otávio Rocha. Ubatuba tinha trabalhado com ele ao ingressar na Prefeitura:

“Esse engenheiro, com justiça chamado o Pereira Passos de Porto Alegre, iniciou grandes trabalhos de remodelação da cidade. Sua gestão coincidiu com uma boa conjuntura econômica brasileira e mundial que veio facilitar-lhe muitíssimo o trabalho. O aspecto colonial da cidade foi, aos poucos, desaparecendo, com a derrubada de quarteirões, necessária à abertura de grandes avenidas. Em sua administração rasgou-se a avenida Júlio de Castilhos, iniciou-se a abertura da avenida Borges de Medeiros, iniciou-se o prolongamento da avenida João Pessoa até a estrada do Mato Grosso, alargou-se a rua 24 de maio, criando a avenida de ligação entre a praça 15 de Novembro e a São Rafael, construiu-se a estação Ildelfonso Pinto; iniciou-se o ajardinamento do parque da Redenção, remodelaram-se os serviços de iluminação e abastecimento de água, com novo sistema de filtragem e nova extensão da rede”.⁴⁰

Destacam que todas as obras viárias citadas tiveram suas diretrizes no Plano de Melhoramentos de Maciel, com exceção do prolongamento da estrada do Mato Grosso. A referência ao parque em ajardinamento corresponde ao início da implantação do Parque da Várzea acordo com o projeto de Maciel, antes do projeto de Alfred Agache, convidado posteriormente por Alberto Bins. A importância da obra de Otávio Rocha na prefeitura, na ótica do PRR, pode ser dimensionada pela sua posição entre os líderes do partido no *Álbum Ilustrado do Partido Republicano Castilhista*, de 1934 (apenas abaixo dos líderes maiores, como Júlio de Castilhos e o Senador Pinheiro Machado), e pelo texto que o acompanha.

“Eleito em 1924, (...) Octavio Rocha ingressou no Palácio da Praça Montevideo com um programma de administração que provocou sorriso de incredulidade nos velhos funcionários, tal o vulto das realizações em projecto. A população, por sua vez, recebeu-o com desconfiança. (...) de logo foi buscar a colaboração de auxiliares competentes, organizando novas secções, modernizando estas, desenvolvendo aquellas, procurando ver e sentir a necessidade publica, pessoalmente. Senhor da situação, das possibilidades e, mais que tudo, da imprescindível urgencia de collocar Porto Alegre no lugar merecido, atacou a sua remodelação pelos quatro cantos da cidade, febrilmente, após os necessários estudos e planos de engenharia dentro dos princípios de esthetica e de hygiene. A picarteta cahiu em cheio no que era condemnado e condemnavel: avenidas artisticas substituiram vielas inhabitaveis; ruas amplas facilitaram o escoamento da viação urbana; jardins e logradouros públicos foram modernizados; a grande Várzea – “pulmão da cidade”, na expressão do urbanista Agache – deixou de ser o esconderijo de vagabundos e campo de rodeios para se transformar em refugio e deleite da população honesta e trabalhadora; a nova iluminação publica veio substituir a pisca-pisca de antanho; a hydraulica foi saneada... E ahí estão – testemunhos esmagadores – a bellissima Avenida Borges de Medeiros, a Avenida Julio de Castilhos, a Octavio Rocha, a imponente João Pessoa, a Bom-Fim; as praças de desportos e tanta coisa nova e bonita que Porto Alegre merecia e necessitava”.⁴¹

⁴⁰ UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938, op. cit., p.17.

⁴¹ ALBUM ILLUSTRADO, 1934, op. cit., p. XIX.

O vice, Major Alberto Bins, assumiu com a morte do prefeito em 27/02/1928, concorreu e foi reeleito no mesmo ano, permanecendo como nomeado depois de 1930. Bins era industrialista, político e administrador, bem relacionado nos meios empresariais, foi presidente da Associação Comercial de Porto Alegre e fundador do Centro de Indústria Fabril do Rio Grande do Sul. Foi dono da Metalúrgica Becker e sucessor de E. Berta & Cia. (estabelecimento fundado em 1873) na FABRICA BERTA⁴², maior metalúrgica do estado, fabricante de cofres, fogões e artefatos metálicos, que transformou em maior fabricante de artefatos de ferro e aço do país na década de 30.

Alberto Bins administrou a cidade por nove anos, de 1928 a 1937, passando pela Revolução de 30, pela Revolta Constitucionalista de 1932, pela nova Constituição de 1934 (que mudou a denominação de seu cargo, de intendente para prefeito), saindo da prefeitura no golpe do Estado Novo, em solidariedade ao governador Flores da Cunha, que tinha abandonado o cargo e se exilado no Uruguai. Enfrentou uma conjuntura desfavorável, com recessão mundial, quebra de bancos estaduais, moratória interna e externa, inadimplência de impostos, transformações institucionais e sócio-econômicas, deixando a prefeitura em situação financeira delicada, agravada pelos novos empréstimos externos considerados necessários para levar adiante o projeto remodelador de Rocha.

Em sua gestão se completaram e foram inauguradas algumas obras importantes do Plano, como a Avenida São Rafael, ligando a nova Avenida Otávio Rocha à Cristóvão Colombo (que hoje leva seu nome), o Viaduto Otávio Rocha, e muitas fora dela, como a Avenida João Pessoa. Continuou a abertura da Borges de Medeiros, faltando apenas o trecho final, e proporcionou a vinda do urbanista francês Alfred Agache, que elaborou em 1930 um novo projeto para o parque da Várzea, e sobre ele coordenou como Comissário Geral a realização da Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, em 1935.

Bins é sempre visto como o continuador da obra de Otávio Rocha, não construindo uma marca própria para sua gestão. Não é por acaso que seu nome

⁴² O Álbum Ilustrado destaca sua atividade empresarial: "*Como successor de E. Berta & Cia., Alberto Bins empenhou-se desde logo a ampliar a produção dessa já acreditada fabrica, creando novas secções e – principalmente – procurando tornar conhecidos os productos da fabrica nos mais importantes mercados do Brasil e mesmo de fora do nosso paiz. Essa iniciativa teve immediata e cabal recompensa. Na Exposição Nacional de 1908 e na Exposição do Centenário 1822-1922, conquistou o GRANDE PREMIO, justa consagração ao esforço brasileiro. Hoje Alberto Bins é o maior fabricante de artefactos de ferro e aço no Brasil e são especialidades da fabrica: Os afamados productos da marca BERTA: Cofres de aço á prova de fogo e contra os arrombamentos; Fogões econômicos de todos os tamanhos; Camas metálicas desde as mais simples até a mais luxuosa; Prensas, para copiar e caixetas de aço; Moveis de ferro; Fechaduras e Ferragens de todas as qualidades; Baldes galvanizados marca PHENIX; Fundição; Panellas e mais artigos deste genero, da marca Phenix*" (Álbum Ilustrado, 1934 op. cit., p. LX). A fábrica era na rua Voluntários da Pátria, e mantinha depósitos permanentes em Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo.

batiza a avenida que nasce onde termina a Avenida Otávio Rocha. No próprio *Álbum Ilustrado* Bins aparece dessa forma: “*Como Prefeito da Capital do Estado, vem sendo o continuador da obra de Octavio Rocha, na remodelação da cidade, modernizando-a*”⁴³. Seu período será analisado mais detidamente no próximo capítulo, juntamente com a *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, de Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, ambos seus engenheiros municipais, que dele escreveram:

“(...) *continuou a abertura da avenida Borges de Medeiros, já quase concluída; construiu grandes faixas de concreto para as ligações do centro com os arraiais, pavimentou várias estradas com macadame asfáltico, ampliou e melhorou as redes de água e esgoto, remodelou o serviço de tratamento do lixo, criando as fossas tipo Beccari; construiu a monumental ponte da Azenha e o viaduto sobre a avenida Borges; iniciou o saneamento dos bairros São João e Navegantes com a construção de cais de drenagem, concluiu a avenida São Rafael, prosseguiu a abertura da avenida João Pessoa; remodelou várias praças, construiu a garagem municipal; organizou a grande Exposição farroupilha, de caráter internacional, em comemoração ao centenário da Revolução Farroupilha, esplêndida mostra do extraordinário desenvolvimento da cidade e do estado.*”⁴⁴

A segunda fase, conforme definida por Ferraz de Souza, corresponde ao período de 1937-43, na administração Loureiro da Silva, quando foram realizados estudos para um plano de conjunto para a cidade, já sob a denominação de Plano Diretor. Apesar de desenvolvidos a partir de novos conceitos, terminologia e métodos, correspondendo à evolução da disciplina urbanística no período, ainda tiveram no Plano de Melhoramentos de Maciel uma referência importante para suas propostas, ilustrando a permanência do Plano e de suas diretrizes.

MELHORAMENTOS E EMBELEZAMENTO

O Plano Maciel é um típico plano de melhoramentos e embelezamento urbano do início do século. A expressão “*embelezamento urbano*” sintetizou, no Brasil, o urbanismo de origem acadêmica que aqui chega principalmente através da influência francesa, enfatizando a busca da beleza urbana através do tratamento do espaço público numa escala seguidamente monumental. Mas ele não é só isso, e como vimos incorpora também os “melhoramentos”, enfatizando outras preocupações, vinculadas à modernização da cidade não só em termos morfológicos e figurativos, mas de sua estrutura e equipamento.

Para Maria Cristina da Silva Leme, tais planos foram característicos de uma primeira fase do urbanismo no país, entre 1895 e os anos 20. As referências eram as grandes reformas das cidades européias no século 19, como Paris e Viena, (incorporando posteriormente algumas contribuições do movimento *City Beautiful* americano), com ênfase na técnica e na estética, presente especialmente nos projetos para as áreas centrais das cidades. Assim, utiliza-se o termo

⁴³ Idem, p. LXII.

⁴⁴ UBATUBA de FARIA e PAIVA, 1938, op. cit., pp. 17-20.

“melhoramentos” genericamente, para designar questões tão diversas quanto o projeto e a construção de obras de infra-estrutura urbana e equipamentos públicos (como portos, por exemplo), projetos de paisagismo e ajardinamento de parques e praças, abertura de avenidas e mesmo a elaboração de legislação urbanística.

*“No primeiro período foram propostos e realizados melhoramentos localizados em partes das cidades. Projetando sobre a cidade existente, tratava-se ainda de melhorá-la. (...) Pressionados pelas epidemias que estavam assolando as cidades, a questão do saneamento era central e os engenheiros eram chamados para elaborar o projeto e chefiar comissões para a implantação das redes de água e de esgotos. (...) A circulação era outra questão extremamente importante, mobilizando todas as cidades; tratava-se de transformar as estruturas urbanas herdadas de uma economia colonial em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas adequando-as aos novos meios de transporte, principalmente o bonde”.*⁴⁵

Se externamente o modelo para os planos, e para a idéia de cidade que perseguiram, era a Paris de Haussmann, no Brasil seu paradigma no início do século era a reforma do Rio de Janeiro de Pereira Passos. Essa transferência de modelos também se faz com as ideologias incorporadas, que aqui vão atender outras demandas. Referindo-se às obras de remodelação do Rio de Janeiro, a análise fortemente ideológica de Benchimol valoriza este aspecto:

*“O termo ‘embelezar’ tem enorme ressonância no discurso propagandístico da época. Designa, mais do que a imposição de novos valores estéticos, a criação de uma fisionomia arquitetônica para a cidade. Encobre, por assim dizer, múltiplas ‘estratégias’. A erradicação da população trabalhadora que residia na área central, (...) a mudança de função do centro, atendendo – num plano mais imediato – aos interesses especulativos que cobiçavam essa área altamente valorizada e – num panorama geral – às exigências de acumulação e circulação do capital comercial e financeiro; razões ideológicas ligadas ao ‘desfrute’ das camadas privilegiadas; razões políticas decorrentes das exigências específicas do Estado republicano em relação àquela cidade que era a sede do poder político nacional”.*⁴⁶

O Plano Geral dos Melhoramentos de Maciel se encaixa nesse modelo, em inúmeros pontos. Entretanto, se a análise que salienta seus pontos em comum com outras manifestações das idéias hegemônicas em sua época, sobre a cidade e sua organização, merece ser aprofundada (e a retomaremos após), o Plano Maciel também deve ser visto naquilo que tem de particular, e nas suas relações com as idéias urbanísticas tais como aparecem transferidas para Porto Alegre. Antes de ser visto como exemplar, queremos suas características de objeto único, produzido para um determinado tempo e lugar.

⁴⁵ LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999. pp. 22-23.

⁴⁶ BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992, p.128. Para um enfoque que privilegia o ideológico, ver também VILLAÇA, 1999, op. cit.

As análises do Plano Maciel têm destacado sua visão, o caráter prático de suas propostas, a influência marcante no desenvolvimento da cidade nas primeiras décadas do século, orientando obras viárias e de saneamento, e a filiação ao modelo da Paris de Haussmann. Boa parte delas é pautada pelas sucessivas interpretações de Edvaldo Paiva, conforme introduzido anteriormente. De acordo com as mesmas, o Plano Maciel “(...) projetou vários alargamentos das ruas do centro e novas grandes avenidas, com uma visão extraordinária dos problemas a serem resolvidos (...)”⁴⁷, tratando-se de um plano “(...) tipicamente viário, (...) de importância vital para a cidade, pois se manteve, durante 23 anos (...) como norma orientadora dos trabalhos de reforma urbana. Esse estudo, de grande visão para a época, tinha como mira uma reforma completa do centro colonial (...)”⁴⁸, e “(de tão alta visão...), apesar de ser um plano tipicamente viário e não compreender todo o espaço urbano (...) estava calcado em princípios orientadores bem definidos e realísticos (...) se originava de uma análise objetiva da evolução histórica da cidade (...) correspondia plenamente aos problemas da cidade de então e procurava resolve-los dentro dos princípios urbanísticos dominantes”⁴⁹.

Tanto a interpretação quanto a terminologia são reproduzidas em quase todas as análises posteriores, desde Riopardense de Macedo a trabalhos mais recentes, onde o Plano Maciel “(...) foi um marco na história da urbanização da cidade. Analisando a posição desse profissional frente à realidade de sua época, concluiremos que ele foi um pioneiro no tratamento, reforma e ampliação da rede urbana. O seu grande mérito foi a tentativa primeira de uma visão global dos problemas da Cidade”⁵⁰. O aspecto usualmente mais enfatizado nas análises é seu caráter de plano viário:

“As primeiras intervenções de vulto no tecido urbano originaram-se do chamado Plano Maciel de 1914, que consistiu num conjunto de propostas de caráter viário para a área central da cidade. Documento de grande visão do setor, à época, preconizou várias obras de repercussão futura (...) que, posteriormente executadas, permitiram a expansão do centro

⁴⁷ UBATUBA de FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1938 (mimeo), pp. 40-41. O trecho é reproduzido no Expediente Urbano de Porto Alegre, de 1942, p. 80: “(...) com uma visão extraordinária da amplitude dos problemas a serem resolvidos”.

⁴⁸ SILVA, Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre, Livraria do Globo, p. 25. Trecho presumivelmente escrito por Paiva, apresentado nos créditos como colaborador técnico.

⁴⁹ PAIVA, Edvaldo. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1951 (mimeo), pp. 9-10, retomado em Porto Alegre. Plano Diretor 1954-1964, p. 17: “A primeira tentativa de planificação deve-se à administração do Dr. José Montauray. O ‘Plano Geral de Melhoramentos’ (...) aborda apenas o problema viário, porém ele apresenta soluções de tal modo corretas que muitas delas foram executadas posteriormente e outras se impõem ainda hoje (...) O projeto correspondia perfeitamente às necessidades da época em que o centro urbano se adensava sem que existissem ligações francas entre ele e os bairros em desenvolvimento”.

⁵⁰ OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *PORTO ALEGRE A Cidade e sua Formação*. Porto Alegre: Gráfica e Editora Norma, 1985, p. 145.

para além dos limites históricos das muralhas de defesa, abrindo-o nas direções norte, leste e sul.⁵¹

Riopardense de Macedo confessa que todas as análises do Plano Maciel até a década de 70 (incluindo nelas as de Edvaldo Paiva e as suas), partiram apenas da planta colorida então disponível, desconhecendo a Memória Justificativa, circunscrevendo objetivamente os limites teórico-metodológicos e documentais das mesmas⁵². Esse discurso coeso a respeito das características e influências do Plano é mantido no verbete correspondente da principal compilação sobre o urbanismo no Brasil na primeira metade do século XX, “URBANISMO NO BRASIL – 1895-1965”, organizada por Maria Cristina da Silva Leme:

“Embora enfatize o sistema viário, não deixa de propor parques e jardins e alguns novos equipamentos, adequando-se perfeitamente ao modelo do urbanismo francês. Este plano serviu de base para diversas propostas posteriores. Foi um plano que envolveu a cidade como um todo, onde Maciel propõe, a partir da área de aterro onde foi instalado o novo porto, um esquema estruturador de espaços abertos com a inserção de importantes avenidas”.⁵³

Na análise das influências recebidas pelo Plano, além das referências óbvias a Haussmann, surgem vinculações com Camillo Sitte e com o engenheiro-urbanista síntese da cena brasileira das primeiras décadas do século XX, Saturnino de Brito.

“Ficam claras então as influências recebidas pelo Plano Maciel. Foi um plano geral para a cidade, seguiu as escolas de Haussmann nas avenidas e de Sitte nos princípios estéticos, tudo isso sintetizado por Saturnino, o grande urbanista. Ele se inseriu perfeitamente no discurso de sua época apresentando a questão urbanização como sinônimo de higienização e embelezamento. (...) Podemos perceber claramente (...) o trinômio básico que guiou aquele trabalho: trânsito, beleza e higiene. As soluções adotadas seguiram o chamado “modelo haussmaniano”, sempre tendo presente a questão estética”.⁵⁴

⁵¹ SALENGE, Laís; MARQUES, Moacir Moojen. *Reavaliação de planos diretores: o caso de Porto Alegre*. In: PANIZZI e ROVATTI, op. cit., p. 156.

⁵² “Mas todos, sem exceção, inclusive o urbanista Paiva partiram, sempre de uma planta colorida, impressa, de formato 35x25, onde estão sintetizadas as idéias de Moreira Maciel, sobre os melhoramentos que Porto Alegre necessitava. Documento importante, sem dúvida, mas insuficiente para perceber tudo. Era o que tinham e o usaram bem. Chegou às nossas mãos uma publicação raríssima, trazida pela arquiteta Lígia Maria Bergamaschi, de propriedade do senhor Pedro Brugg. É evidente que esta publicação traz mais luzes sobre o assunto. Uma memória justificativa completa a concepção gráfica, dá-lhe o sentido, explica a ideação”. Cf. MACEDO, Riopardense de. *Porto Alegre: história e vida da cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1973, p. 82. Riopardense de Macedo refere-se à edição de 1914 do Relatório.

⁵³ LEME, 1999, op. cit, pp. 378-379. A obra trata do Plano de Melhoramentos também em artigo de SOUZA, Célia F. de. *Trajetórias do Urbanismo em Porto Alegre, 1900-1945* (pp. 83-101), e traz pequena biografia de João Moreira Maciel (pp. 458-459).

⁵⁴ SOUZA e DAMASIO, op. cit., p. 140. A importância da influência de Haussmann na proposição de novas avenidas, de embelezamento e de articulação ou “aproximação” das diferentes partes da cidade e dos novos equipamentos é igualmente destacada em SOUZA, Célia F. de. *Entre a cidade do desejo e a cidade do possível. Um Plano de Melhoramentos para Porto Alegre em 1914*. In: MACHADO, Denise e VASCONCELOS, Eduardo Mendes de (org.). *Cidade e Imaginação*. Rio de Janeiro: PROURB, FAU-UFRJ, 1996.

Alguns estudos mais recentes têm introduzido alguma sutileza nessa construção aparentemente monolítica, permitindo situar o Plano à luz de um quadro mais abrangente dos paradigmas arquitetônicos e urbanísticos hegemônicos na virada do século XIX. Eles reúnem a contribuição, por um lado, da análise morfológica dos modelos urbanos, e por outro, das teorias do imaginário urbano.

A análise morfológica de Bohrer identifica no Plano algumas características urbanísticas importadas do modelo da Paris de Haussmann, como a necessidade de abertura de novas ligações do centro com as periferias, a melhoria das condições de circulação da área central, e o discurso higienista de saneamento, embelezamento e equipamento, através da criação de áreas verdes públicas, parques e praças. Entretanto, associa a estas a influência de dois outros paradigmas urbanísticos do final do século XIX, o movimento das Cidades-Jardim inglesas a partir do modelo idealizado por Ebenezer Howard e definido espacialmente por Raymond Unwin, e o *Park System* americano elaborado por Frederick Law Olmsted, especialmente no conceito de *parkway*⁵⁵.

Já a análise do imaginário tem destacado a busca da imagem ideal de cidade, representada pela Paris de Haussmann e, mais próximo, pelo Rio de Janeiro de Pereira Passos. Podemos citar como exemplo dessa linha os estudos de Sandra Jatahy Pesavento e Célia Ferraz de Souza⁵⁶. Partindo dessa concepção, vão pensar a Porto Alegre do início do século XX, quando se insinua a formulação de um projeto urbanístico calcado nas idéias francesas, “*entre o sonho e a utopia de redesenhar uma Paris no Sul (!)*”. Sandra Pesavento nota que o *afrancesamento* cultural da elite tinha sua contrapartida político-administrativa no ideário positivista dos republicanos rio-grandenses, que chegavam ao poder no final do século XIX, inaugurando em 1895 a chamada *pax positivista*, hegemônica até meados da década de 30.

“Os produtores do espaço (engenheiros, arquitetos, médicos sanitaristas), integrantes do grupo dirigente republicano, tinham uma proposta modernizante, racionalizadora e ambiciosa, que passava também pelos caminhos da transformação urbana. A França era a grande inspiração, a matriz do conhecimento científico, o exemplo da renovação urbanística, o modelo a ser seguido. (...) a elite ilustrada pensava a transformação de Porto Alegre em

⁵⁵ BOHRER, op. cit., pp. 71-73. O *Park System* foi elaborado por Olmsted a partir dos jardins ingleses e dos sistemas haussmanianos, ligando conjuntos de parques e jardins públicos através de avenidas-parque (*parkways*), como em Boston e Chicago, e certamente era conhecido por Maciel, formado numa politécnica que tinha como modelo os *Grant Colleges* americanos. Já a Cidade-jardim é pouco provável, especialmente o desenvolvimento do modelo por Unwin, divulgado apenas em 1909. No geral, entretanto, Bohrer retoma a ênfase no viário: “O Plano Geral de Melhoramentos foi um plano essencialmente viário que procurou englobar a cidade como um todo e mesmo coadunado com os princípios europeus, se moldou à realidade local” (*ibidem*, p. 69).

⁵⁶ Sobretudo SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org). IMAGENS URBANAS. Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, resultado do Encontro sobre imagens da cidade, promovido na Faculdade de Arquitetura da UFRGS em 1994, mas também outros trabalhos de PESAVENTO, SOUZA, DAMASIO, etc.

*torno de três eixos principais: a dinamização dos serviços urbanos, a remodelação do espaço, construindo um projeto urbanístico, e a renovação arquitetônica. (...) Ora, o urbanismo faz aparecer no espaço, enquanto projeto, o desejo da reordenação ideal. Racionalidade e sonho, disciplinamento e estética conjugam-se na projeção de uma e outra cidade".*⁵⁷

A partir de uma abordagem inicialmente vinculada à escola da “Evolução Urbana”, introduzida no estado a partir de Paiva e Riopardense de Macedo, e de estudos mais recentes na linha do imaginário urbano, Célia Ferraz de Souza dissecou o Plano em sua tese “*O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*”, defendida na FAU-USP em 2004. Sua minuciosa, documentada e abrangente análise constitui-se sem dúvida, desde então, no texto de referência sobre o assunto. Com o objetivo de mostrar como o Plano serviu de orientação à modernização da cidade por quase um século, enquanto instrumento político do PRR e instrumento técnico elaborado por especialistas em contato com o “estado da arte” urbana da época, e nele claramente inserido, Célia divide seu estudo em duas partes.

Na primeira, ela analisa a concepção do Plano, através de sua exegese e dos documentos correlatos, enfocando o contexto urbano, o autor, o meio técnico da engenharia e as principais referências teórico-metodológicas e ideológicas de sua elaboração. Na segunda, dedica-se ao longo processo de implantação e a identificar as permanências de suas diretrizes nos sucessivos planos urbanos de Porto Alegre. Ao situar o Plano no meio da engenharia local, fundamenta uma de suas hipóteses: o plano não seria um trabalho isolado, mas fazia parte de um conjunto de estudos e projetos de maior abrangência, envolvendo diversos aspectos vinculados ao saneamento e higiene pública, infraestrutura urbana, ao equipamento da cidade e à legislação urbanística, além dos usualmente considerados, viários e de embelezamento. Ao fundamentá-la, resgata a real dimensão do plano, e suas vinculações com as teorias urbanísticas e as idéias de cidade hegemônicas à sua época.

São verificadas as referências às teorias positivista e sansimonista, ao modelo de intervenção sobre a cidade desenvolvido por Haussmann e aplicado exemplarmente sobre Paris, e à trama de influências presentes no meio da engenharia e do urbanismo locais nas primeiras décadas do século XX. Elas são identificadas e confrontadas com a base real fornecida pelos documentos e pelas permanências do Plano. Souza conclui que, a partir dos princípios fundadores explicitados pelo autor, calcando o plano em circulação, higiene e embelezamento, ele vincula-se, ao menos em parte, ao modelo haussmaniano e às realizações nele inspiradas, como o plano de Pereira Passos no Rio de Janeiro, e Joseph Bouvard em São Paulo. Ao mesmo tempo, vincula-se à referência nacional constituída pelo engenheiro Saturnino de Brito, e por intermédio dele diretamente às teorias urbanísticas de Camillo Sitte, por um lado, e ao modelo francês, por outro, formando o que ela denomina um “sincretismo urbanístico”.

⁵⁷ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo. In: RIBEIRO; PECHMAN, 1996, op. cit. , p. 382.

Ao investigar as ligações do Plano, de seu autor, da Comissão, e também de sua implantação, com o meio da engenharia local, ilustrado na revista EGATEA, ela vai trazer outras referências, igualmente presentes nesse “sincretismo”: refere-se, de um lado, à presença de uma incessante busca do progresso e da modernização, e de outro, a presença das teorias e práticas do urbanismo moderno, no caso ainda predominantemente haussmaniano e pós-haussmaniano. A partir delas, ancora solidamente o Plano Maciel nessa corrente de idéias que vai da cidade europeia modernizada (saneada, equipada e embelezada) da segunda metade do século XIX até o urbanismo moderno dos anos 20 e 30.

Essa abordagem é corroborada por historiadores como Jean-Louis Cohen, para quem os novos discursos sobre a cidade, que acompanham os planos no início do século XX, são fundamentados sobre um conjunto limitado de modelos, frequentemente combinados entre si⁵⁸. Ele destaca a Paris de Haussmann, o Plano de Ildefonso Cerdà para a expansão e “*Ensanche*” de Barcelona (1859), a reorganização interna de Viena através da ocupação da área do *Ring* por espaços e grandes edifícios públicos articulados, e o *Park System* americano elaborado por Frederick Law Olmstead. Destes, apenas o Plano Cerdà parece estranho ao nosso Plano de Melhoramentos.

A primeira e mais direta referência presente no Plano é do urbanismo francês, através do exemplo dos trabalhos de Haussmann em Paris, e de suas influências no Brasil e na América do Sul, como o Plano de Belo Horizonte, de Aarão Reis, em 1895, Pereira Passos no Rio de Janeiro entre 1902 e 1906, o Plano Bouvard para o Anhangabaú em São Paulo em 1911, o Plano de Avenidas de Montevideú, e as intervenções urbanísticas de Buenos Aires na virada do século. A influência de Haussmann encontra-se exaustivamente comentada por Souza, a partir das contribuições de autores como Des Cars e Pinon, Belloste, Masson, Lortie e Lepetit, mas principalmente Picon, sobre os trabalhos dos engenheiros no século XIX e as origens técnicas do plano de Haussmann.

As transformações operadas por Haussmann em Paris, na escala e na abrangência que ocorreram, a entronizaram como “a capital do século XIX” por excelência, e conseqüentemente como modelo urbanístico, ou seja, como objeto a ser reproduzido. Entretanto, trata-se de um modelo abrangente, que envolve técnica (circulação, traçado de avenidas, redes de super e infraestrutura, parques e jardins, equipamentos), processo de operação (métodos de administração pública e financiamento, organização de serviços técnicos e do corpo de engenheiros municipais, criação de elementos de apoio como hortos, fabricas de pré-moldados, divulgação), e ideologia.

⁵⁸ COHEN, Jean-Louis. A emergência do urbanismo: uma questão transatlântica. In: PINHEIRO MACHADO, Denise; PEREIRA, Margareth da Silva; MARQUES DA SILVA, Rachel Coutinho (orgs.). *Urbanismo em questão*. São Paulo: Editora PROURB/UFRJ, 2003, pp. 17-19.

A análise quase sempre se concentrou nos aspectos técnicos – afinal, sanear, transportar e equipar eram os lemas de Haussmann, e ideológicos, mais voltados ao conteúdo anti-revolucionário, de reforma e controle da cidade para atender a burguesia e as novas condições de acumulação e consumo do capitalismo do século XIX. Entretanto, a estética era igualmente importante. “*L’art c’est le beau réalisé par l’utile*”, dizia Haussmann em suas memórias, acrescentando em um relatório ao Conselho Municipal de Paris:

*“Le plan actuel (de Paris), fort différent des anciens projets, est inspiré non seulement par une étude attentive des agitations factieuses de Paris et par une parfaite connaissance du mouvement quotidien de la population et des rapports des quartiers entre eux, mais encore par un vif sentiment de l’art”.*⁵⁹

Em função disso, os trabalhos de Haussmann, usualmente considerados sob seus aspectos viários e militares, podem ser abordados também como “*um sistema do belo público*”, por Antoine Grumbach, (e também por autores como Jacques Lucan e Philippe Panerai). O sistema se manifesta no desenho dos passeios públicos, das praças, parques e jardins, no equipamento e mobiliário urbano, nas operações de “colagem” com os traços históricos e o tecido preexistente, e na celebração da natureza *na* cidade. Manifesta-se igualmente na paisagem urbana resultante, em termos morfológicos e figurativos, como bem destaca Ferraz de Souza:

*“Na maior parte das cidades onde foi aplicado, o modelo haussmanniano se materializou em obras como as avenidas largas, tipo bulevares, arborização e construções neoclássicas ou ecléticas, em torno de cinco andares, com prédios destacados nas esquinas, marcados por uma uniformidade tipológica. O espaço concebido é percebido através da imagem de Paris. Exemplos como os de Buenos Aires ou Rio de Janeiro mostram a concepção de seus espaços dentro desse cânone, que seria associado à imagem da cidade-luz”.*⁶⁰

Certamente encontramos um pouco de tudo isso no Plano Maciel, que, como o nome diz, envolvia embelezamento, tanto quanto as notórias características técnicas de ênfase na circulação, no saneamento e equipamento. Em termos morfológicos, entretanto, ao contrário das cidades citadas, o Plano Maciel não trazia definições tipo-morfológicas, ao menos na documentação hoje disponível. Baseada em Picon, Souza levanta um aspecto que permite entender a transferência do modelo a Porto Alegre⁶¹, sem a forma correspondente: os fundamentos técnicos do modelo podem ser dissociados de sua forma visível (a tipo-morfologia), e transpostos para situações distintas. A partir dessa dissociação entre arquitetura e técnica, é possível explicar a extraordinária difusão da Paris de Haussmann e de sua “engenharia” urbana.

⁵⁹ Citado em GRUMBACH, Antoine. Les Promenades de Paris. L’Architecture d’Aujourd’Hui n° 185, mai/juin 1976, p. 97. Ver também CASTEX, J. DEPAULE, J.Ch. PANERAI, Ph. *Formes urbaines: de l’îlot à la barre*. Paris: Dunod, 1977, especialmente Chapitre 1 Le Paris Haussmannien, 1853-1882, pp. 13-44, e PICON, Antoine. Racionalização Técnica e utopia: a gênese da haussmanização, in SALGUEIRO, Heliana. Cidades Capitais do século XIX. São Paulo: EDUSP, 2001.

⁶⁰ SOUZA, 2004, op. cit., p. 18.

⁶¹ SOUZA, 2004, op. cit., pp. 18-19.

A difusão também se deu por *mimesis*. O livro editado por Alphand “*Les Promenades de Paris*”⁶² constitui o mais completo tratado de “arte urbana” do século XIX, e foi distribuído internacionalmente, inclusive para a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, divulgando o desenho, os métodos e as técnicas aplicadas por Alphand nos passeios públicos de Paris. Podemos ver o desenho do *Parc de Montsouris* tanto no Anhangabaú de Bouvard quanto nos espaços intersticiais do *Parque da Redenção* de Maciel, ou nos parques de Buenos Aires desenhados por Bouvard e depois por Forestier.

Se o modelo de Paris com os boulevares de Haussmann, concebidos como peças urbanas completas, tinha sido a imagem ideal da nova cidade, em Porto Alegre ela não se traduziria com a definição morfológica imaginada. Primeiro porque, apesar da preocupação com a estética das novas avenidas, Maciel não incluiu definições morfológicas em seu Plano. A legislação de Otávio Rocha incentivava a construção de edifícios de maior altura nas novas avenidas, e proibia os menores, mas é evidente que o nível de controle do desenho das edificações não correspondeu ao grau de precisão com que Haussmann impõe a Paris o “*immeuble de rapport*” como nova tipologia da edificação. Maria Almeida nota que o ritmo dos investimentos privados sobre os lotes foi determinando um sucessivo processo de substituição das antigas edificações por novas estruturas, segundo diferentes ritmos, tanto espacial quanto temporalmente, e as avenidas permaneceram incompletas, com a convivência de distintos tipos de edificação⁶³.

Outra influência apontada em todas as análises é a do positivismo. Na sua análise do Plano Maciel em *BASES DOUTRINÁRIAS EM PLANOS DIRETORES. Um estudo dos planos elaborados para o município de Porto Alegre – 1914 a 1979*, Paul Nygaard insiste na filiação direta à doutrina positivista, identificando os fundamentos do Plano em cinco das nove teses doutrinárias ou assertivas positivistas classificadas por ele. Conclui que “*pelos análises feitas, pode-se dizer que, mesmo que o Projecto de Maciel não expresse clara e amplamente a doutrina positivista, as suas proposições e justificativas contém evidências importantes que mostram grande convergência com várias destas teses doutrinárias*”.⁶⁴

⁶² “*Les Promenades de Paris*” foi elaborado por Jean Alphand (responsável pelo “*Service des Promenades de la Ville de Paris*”, criado por Haussmann em 1854), entre 1868 e 1873, e logo distribuído a todas as capitais e governantes importantes do mundo. Alphand era engenheiro e peça chave da equipe de Haussmann (que dizia “*Je le charge d’embellir ce que j’ai assaini*”), juntamente com Belgrand, encarregado dos esgotos e obras de infraestrutura (que por sua vez era arquiteto). Em algumas análises, esta paradoxal distribuição de encargos, entregando os passeios (o belo) ao engenheiro, e os esgotos (o útil) ao arquiteto, explica boa parte do sucesso do modelo de Haussmann. O belo é furiosamente quantificado e classificado (Grumbach fala de uma “*aritmética do belo*”), o útil considera princípios de estética pública, e tudo funciona bem em conjunto. Ver GRUMBACH, 1976, op. cit.

⁶³ ALMEIDA, 1999, op. cit., p. 112.

⁶⁴ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 75. Nas conclusões da dissertação, Nygaard acrescenta: “*A presença exclusiva (...) de teses positivistas na proposta do arquiteto Maciel (1914), remete à mesma apenas as características de despolitizado, por manter uma postura tecnocrática e*

A religião demonstrável ou positivista (também chamada Religião da Humanidade) de Auguste Comte tinha no Rio Grande do Sul da república velha um dos seus centros mais fortes de penetração, influenciando a política, através da constituição castilhistas, a administração, a filosofia e certamente a organização do espaço urbano através de ideologia e técnica. “O universo do positivismo se compunha de três aspectos fundamentais: o científico, vinculado aos intelectuais, o político, que se aterria ao sentido partidário e administrativo, e o religioso, para aqueles que aceitassem a totalidade da doutrina”⁶⁵. Os engenheiros poderiam, através da religião, modificar o comportamento da população e cumprir sua função social, e através do serviço público, com a contribuição da ciência, efetuar as mudanças na direção do progresso. A modernização da cidade, pela organização e reforma do espaço urbano, era uma dessas mudanças. A Comissão de Melhoramentos e Embelezamento era a forma de atingi-la, e o Plano dos Melhoramentos o seu instrumento técnico e urbanístico. Não deveria ser o único.

Apesar do positivismo não possuir definições ou enunciados físico-espaciais, estava profundamente enraizado na corporação dos engenheiros, que tiveram papel destacado em sua introdução e difusão no estado. Pela hipótese de Souza, o Plano de Melhoramentos está fortemente inserido em um trabalho conjunto da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento, formada por engenheiros positivistas e que atuavam em todas as frentes do projeto de modernização da cidade: infraestrutura, saneamento, equipamento, melhoramentos na estrutura e nos sistemas urbanos, e embelezamento.

Nesse meio, a influência de Saturnino de Brito (1864-1929) é inquestionável, e se estende por todo o estamento técnico brasileiro nas três primeiras décadas do século XX. Autor de obras redigidas e publicadas em francês, como “*Tracé Sanitaire des Villes*”⁶⁶, constituiu referência nacional pelo seu trabalho no saneamento e remodelação do porto de Santos e por dezenas de planos de saneamento, melhoramentos e expansão das principais capitais e cidades brasileiras; conforme a revista EGATEA, tinha seu talento comparado ao de

científica à margem dos valores sociais locais, e autoritário, tentando impôs idéias e concepções sem referências na comunidade local”. Idem, p.120.

⁶⁵ SOUZA, 2004, op. cit., p.19. São ressaltadas as origens do positivismo no sansimonismo, doutrina criada pelo engenheiro e Conde de Saint-Simon na primeira metade do século XIX, que valorizava a ciência, a indústria e o papel dos engenheiros e “*industriels*” na construção do progresso da sociedade, de fortes ligações com os engenheiros franceses e com os trabalhos de Haussmann e sua equipe.

⁶⁶ Escrito em 1915/16 para a Exposição da Cidade Reconstituída, realizada em Paris no mesmo ano pela *Association Générale des Hygienistes et Techniciens Municipaux*, da qual Brito era um “*membre d’honneur*”, cf. ANDRADE. Carlos Roberto Monteiro de. Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas. In: RIBEIRO; PECHMAN, 1996, op. cit., p. 287-310. O artigo permite entender como um discurso teórico de cunho romântico, em defesa da cidade como obra de arte e valorizando o pitoresco na paisagem urbana adequou-se a situações históricas e contextos diversos, subsidiando tanto um engenheiro sanitarista em projetos de reforma e melhoramentos, quanto os urbanistas da SFU no desenho de cidades coloniais no norte da África ou paisagistas americanos no desenho dos subúrbios do *New Deal*.

Camilo Sitte, Hénard e Stübben. Através dele se deu a divulgação da obra de Camillo Sitte no Brasil, mas através da controversa tradução francesa do arquiteto suíço Camille Martin “*L’Art de Bâtir les Villes – Notes et réflexions d’un architecte*” (publicada em 1902), lida por Brito em 1905. Assim, Maciel chega a Sitte provavelmente através de Saturnino de Brito.

A tradução de Martin é fundamental para entender a forma como as idéias de Sitte foram divulgadas e apropriadas, tanto por Saturnino de Brito quanto pelo meio técnica da engenharia e do urbanismo. Na tradução mais recente ao português, diretamente da quarta edição alemã de 1909, seu organizador Carlos Roberto Monteiro de Andrade alerta na Apresentação que a tradução de Martin nem sempre é fiel ao original. Ela promove um verdadeiro expurgo dos exemplos do Barroco, (em grande parte de cidades alemãs), valorizando as praças e ruas da Idade Média (o que contribuiu para muitas leituras de Sitte como neomedievalista) e do Renascimento, e incluiu um capítulo inteiro escrito por ele, sobre o traçado de ruas e avenidas, ilustrado com os belos desenhos de Hans Bernoulli.

As modificações da tradução de Martin, que configuram “*uma verdadeira e fecunda traição aos propósitos de Sitte*” no entender de Jean-Louis Cohen⁶⁷, vão aproximar o tratado dos problemas cotidianos das cidades, e das demandas concretas dos arquitetos para lidar com o projeto da expansão urbana. Com efeito, muito da influência do tratado sobre os traçados de expansão urbana do início do século XX deve-se a Martin, e a incorporação das idéias de Sitte pelos urbanistas franceses da *Société Française des Urbanistes* (SFU) a partir dos anos 10 também. É ainda esta a edição que vai balizar as reflexões de Raymond Unwin, na transposição do modelo abstrato de cidade-jardim de Howard para as múltiplas aplicações ilustradas em *Town Planning in Practice*, de 1909.

As idéias de Saturnino de Brito a respeito dos traçados urbanos mais adequados à topografia do sítio e às exigências da drenagem referem-se seguidamente ao capítulo, que na realidade retoma “*uma antiga questão de desenho urbano, aquela da oposição entre ruas retas e curvas, ou, em outros termos, a questão acerca de como incorporar, ou não, o acidental nos traçados urbanos*”⁶⁸. A conhecida polêmica de Le Corbusier em *Urbanisme*, entre o caminho dos asnos (a irregularidade, ou a curva) e o caminho dos homens (a linha reta, a direção de quem sabe aonde quer chegar e não se deixa levar pelo acaso), refere-se a este capítulo, e dessa forma o objeto da crítica era mais Martin que o próprio Sitte.

Uma das poucas referências teóricas de Maciel em seu Relatório indica clara filiação às idéias de Saturnino de Brito e da cadeia Sitte-Martin, ao defender

⁶⁷ COHEN, 2003, op. cit., pp. 21-22.

⁶⁸ ANDRADE, Carlos R.M.de (org.). Apresentação. CAMILLO SITTE. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992, p. 5. Monteiro de Andrade inclui a tradução do capítulo escrito por Martin, e um interessante artigo sobre a influência de Sitte nas idéias e projetos de Saturnino de Brito, que conciliou na engenharia sanitária brasileira das primeiras décadas do século XX uma visão pitoresca da cidade com exigências utilitárias.

traçados pitorescos (curvos ou poligonais), reservando a reta para o traçado das avenidas principais, ou quando não houvesse outro jeito.

“Somos partidários das avenidas com o mínimo de 22 metros de largura, arborizadas lateralmente; ou quando de mais largura arborizadas ao centro e aos lados ou alternadamente ao centro ou quasi ao centro e a um dos lados, estabelecendo-se de quando em quando rond-points, e procurando destas e doutras fôrmas o pittoresco, accentuando-o pelos alinhamentos curvos ou polygonaes, e só deixando a linha recta para certos casos quando tal seja permittido sem inconvenientes, e sobretudo para as grandes artérias de transito” (p. 1).

Entretanto, a influência francesa encontra-se também presente, nos *rond points*, nas linhas de arborização urbana, e no próprio plano, onde a linha reta predomina, e o pitoresco só é utilizado no traçado da Avenida Marginal. Curiosamente, onde Maciel poderia utilizar o *rond point*, no entroncamento da Vasco da Gama com a avenida perimetral, ou desta com a Rua Coronel Genuíno, lança mão de pracinhas triangulares. A própria influência de Sitte na engenharia local, de forte presença alemã, é matizada pelas influências dos outros tratadistas alemães do *Städtebau*, como Stübben, Eberhardt e Werner Hegemann, do *street planning* (os traçados dos planos de expansão) do urbanismo alemão do início do século, e posteriormente da própria Cidade-Jardim que incorpora, através de Raymond Unwin (em *Town Planning in Practice*), as idéias de Sitte. Dessa forma, podemos efetivamente falar em um “sincretismo urbanístico” no período, incorporando essa trama complexa de referências e influências.

O Plano de Melhoramentos foi feito menos de dez anos depois da reforma do Rio de Janeiro empreendida por Pereira Passos, que é indubitavelmente seu paradigma nacional. No início de janeiro de 1903, nomeado por Rodrigues Alves, assume como prefeito da capital federal Francisco Pereira Passos, engenheiro, testemunha da reforma de Paris e profundamente familiarizado com a administração municipal da cidade (em 1874, tinha sido promovido a “engenheiro do Ministério do Império, solicitando-lhe que esboçasse um anteprojeto e formasse uma equipe de colaboradores que comporiam uma comissão encarregada de traçar o primeiro plano abrangente para a reforma do Rio”).

Pereira Passos aproveitou o próprio conhecimento do local, da reforma empreendida por Haussmann em Paris, e dos planos que vinham sendo desenvolvidos na prefeitura do Rio de Janeiro para a preparação de seu plano. Na sua primeira mensagem dirigida à Intendência Municipal, justifica: “Apenas encetei a gestão dos negócios municipais, tratei de organizar um plano de melhoramentos de viação urbana, completo bastante para melhorar realmente a nossa cidade, e modesto o quanto necessário para ser levado a efeito (...)”. O plano foi elaborado junto com a cúpula da administração municipal, e integralmente aceito pelo Prefeito, que o encampou e transcreveu em sua mensagem de 1º de setembro de 1903 sob o título ‘*Embelezamento e Saneamento da Cidade*’. Oliveira Reis chama

a atenção para a impressionante coincidência entre a obra efetivamente executada e o plano elaborado⁶⁹.

Para Villaça, o período 1875-1930 representou a época na qual a classe dominante brasileira tinha uma proposta urbana, que era apresentada com antecedência e debatida abertamente, com grandes condições de hegemonia⁷⁰. Ele considera manifestações dessa hegemonia, por exemplo, o slogan “*O Rio civiliza-se*”, referindo-se às reformas de Passos, cunhado e difundido na época. O plano de Pereira Passos representaria o ápice desse período; o ano de 1906 (ano de inauguração da Avenida Central e do fim da gestão de Pereira Passos à frente da prefeitura do Rio de Janeiro), entretanto, marca para ele o início do declínio dos planos de melhoramentos e embelezamentos, por vários motivos. Não concordamos com Villaça nessa hipótese; com efeito, entendemos que tais planos seguiram hegemônicos até o final da década de 20, quando passam a ser substituídos por outro tipo de plano, de cunho mais abrangente e científico, já vinculado ao urbanismo moderno.

Mesmo nestes, entretanto, a terminologia resiste: o próprio plano de Agache para o Rio de Janeiro, o primeiro dos novos planos, chamava-se ainda, apesar de ser concluído em 1930, *Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embelezamento*. Aos poucos, entretanto, nessas primeiras décadas do século XX, vemos que a ênfase dos planos urbanos se desloca progressivamente do embelezamento para os melhoramentos e, dentre estes, para o funcionamento da cidade. Ao final do processo, a cidade eficiente terá substituído a cidade bela, *City Scientific* no lugar de *City Beautiful*⁷¹.

Assim, o Plano de Melhoramentos insere-se num conjunto de planos das primeiras décadas para quase todas as capitais e cidades mais importantes (portuárias, institucionais, etc.) do país. Em São Paulo, é contemporâneo dos sucessivos projetos para o Anhangabaú, de Silva Telles em 1907, de Victor da Silva Freire em 1911 (com Eugênio Guilhem), da Prefeitura Municipal, e de Samuel das Neves em 1911, do Governo Estadual, e do já citado Plano de Joseph Antoine Bouvard, de 1911. Em Salvador, dos “*Projectos de Melhoramentos em Parte da cidade de Salvador*” de 1910, de Jerônimo Teixeira de Alencar Lima⁷². Em Recife, da Remodelação completa do bairro portuário (o bairro do Recife), entre 1909 e 1914, com o Novo Projeto de Melhoramento do porto do Recife, o

⁶⁹ REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977, pp. 17-18.

⁷⁰ VILLAÇA, 1999, op. cit., p. 197.

⁷¹ A oposição foi criada por Jean-Louis Cohen, que detalha: “*Aos slogans da City Beautiful, progressivamente contaminados pela introdução das técnicas do zoneamento funcional, se opõem aqueles da City Scientific, isto é, de um urbanismo vinculado ao domínio das relações entre a economia urbana, o desenvolvimento e o desenho da cidade e, sobretudo, ao desenvolvimento dos transportes mecanizados*”, in COHEN, 2003, op. cit., p. 23.

⁷² Abertura, alargamento e retificação de diversas ruas da Cidade Alta de Salvador, como a Av. 2 de Julho, para desafogar o bairro da Sé. O projeto fornece as bases para as intervenções do governador J. J. Seabra, entre 1912 e 1916. Todas essas manifestações estão descritas ao longo de LEME, 1999, op. cit.

Plano de Saneamento do Recife, do Engenheiro Saturnino de Brito (1909-1915, envolvendo sistemas de esgotamento sanitário e abastecimento de água), e os Plano Geral de Arruamentos e *Projecto de Melhoramentos* (1917). Em Niterói, que reassume como capital do estado do Rio de Janeiro em 1903, corresponde às *Reformas e Melhoramentos* em 1913, com o arquiteto francês Emile Tessain e o arquiteto italiano Pedro Campofiorito como auxiliar.

Na América do Sul, o Plano Maciel é contemporâneo e bebe da mesma fonte dos projetos para o Concurso de Avenidas de Montevideu em 1911 (Fig. 1.19), e pouco posterior às primeiras grandes cirurgias urbanas de Buenos Aires, com a implantação das Diagonais. O Concurso de Avenidas tem abrangência maior que o Plano dos Melhoramentos, atingindo toda a cidade de Montevideu, à época mais importante e populosa que Porto Alegre.

*“Las propuestas materializadas a través del Concurso de las Avenidas de 1911, proponían el modelo del urbanismo monumental de principio de siglo para la resolución del espacio y los edificios públicos y el de la ciudad jardín como alternativa para ciertas formas residenciales. Las intenciones de dotar de un ordenamiento superior a la ciudad espontáneamente desarrollada se resolvían todavía dentro de las morfologías básicas de la ciudad antigua: la calle y la manzana”.*⁷³

Finalmente, em termos internacionais o Plano dos Melhoramentos é contemporâneo de planos e momentos fundamentais para o urbanismo do século XX, mas deles não se beneficia. Não há evidências de que Maciel conhecesse o Plano de Chicago de 1909, de Daniel Burnham e Edward Bennett, as realizações do movimento das Cidades-Jardim na Inglaterra (a primeira cidade-jardim, Letchworth, é de 1903) ou o tratado de Raymond Unwin *Town Planning in Practice*, publicado em 1909, no mesmo ano da primeira lei sobre o planejamento urbano no Parlamento inglês. O Plano é publicado poucos anos depois da *Town Planning Conference* de Londres, de outubro de 1910, onde se confrontam o urbanismo francês de Hénard (que ali apresenta seu trabalho sobre “as cidades do futuro”), Hébrard e Jaussely, o urbanismo alemão, o Plano de Chicago de Burnham e as primeiras realizações de Unwin; das Exposições de Urbanismo organizadas por Werner Hegemann em Berlim (1910) e Düsseldorf (1911), e dos concursos para a Grande Berlim (1910) e para a nova capital da Austrália, Canberra (1911).

Se comparado a qualquer dos planos brasileiros contemporâneos, entretanto, o Plano dos Melhoramentos de Moreira Maciel se destaca como o de maior abrangência, trazendo propostas articuladas de transformação da cidade

⁷³ “Concurso Internacional de Proyectos para el trazado general de avenidas en la ciudad de Montevideo”, Revista Arquitectura, Montevideo, 1920, in: BENECH, Enrique; SPRECHMANN, Thomas; VILLAMIL, Arturo, BASTARRICA, Juan. *MONTEVIDEO Aspectos Morfológicos y Tipológicos de sus Estructuras Residenciales 1945-1983*. Montevideo: (s/ed.) II Congreso Nacional de Arquitectos-Sociedad de Arquitectos del Uruguay, octubre 1983, pp 23-24.

“colonial” e provinciana do início do século XX em uma cidade modernizada, saneada e embelezada. Suas propostas orientaram diretamente a modernização da cidade nos vinte anos seguintes, e indiretamente até hoje, pela permanência de suas diretrizes nos sucessivos planos que se seguiram. Baseado nos princípios de circulação, saneamento e embelezamento, o Plano insere-se na corrente hegemônica dos planos de melhoramento e embelezamento do início do século.

Apesar de não conter diretrizes morfológicas, orientou a modernização da morfologia e da imagem da cidade, na busca dos paradigmas urbanos simbolizados na Paris de Haussmann e, mais perto, no Rio de Janeiro de Pereira Passos. Finalmente, representou um poderoso instrumento político para o PRR, na sua estratégia de controle político, através do controle do espaço urbano da capital, e de sua transformação no sentido da ordem, mas principalmente do progresso.

2º CAPÍTULO

OS ANOS 30 E A CONTRIBUIÇÃO DE UBATUBA DE FARIA E EDVALDO PAIVA

INTRODUÇÃO

“Propúnhamos a ampliação do Centro pela criação do ‘Perímetro de Irradiação’, anel de ruas contínuas, colocado a uma determinada distância desse Centro, ligando entre si vários pontos a serem localizados na periferia. (...) Nesse ‘perímetro’ desembocariam todas as avenidas radiais, novas e projetadas. (...) Com a solução do ‘Perímetro’, extraída da obra de F. Prestes Maia, dilatávamos o centro atual, desviávamos o tráfego de passagem por ele, distribuíamos melhor o tráfego e criávamos novas condições para certos sectores abandonados da cidade baixa”. Edvaldo PAIVA. Problemas Urbanos de Porto Alegre, 1951, p. 12.

Vinte anos depois de sua elaboração, a implantação do Plano de Melhoramentos se dava de forma progressiva, ainda que parcial. As obras de reforma do centro previstas no Plano foram executadas a partir da gestão de Otávio Rocha (1924-28), que iniciou a abertura da Avenida Borges de Medeiros, e tiveram continuidade nas gestões de Alberto Bins (1928-37), em meio a grande expansão urbana. Durante o período, afirma-se nos setores técnicos municipais a necessidade de um plano mais abrangente para a cidade, complementando e atualizando o Plano de Melhoramentos para a área central e indicando diretrizes de ocupação e de extensão mais adequadas ao grau de complexidade adquirido por seus problemas urbanos. A idéia de um plano de conjunto mirava-se nos exemplos do Plano Agache para o Rio de Janeiro e do Plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo, que tinham sido apresentados quase simultaneamente alguns anos antes, e vinha sendo seguida em outras capitais e grandes cidades brasileiras.

Em 1935, por iniciativa própria, os engenheiros municipais Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva desenvolveram um Plano de Avenidas e uma série de estudos e projetos correlacionados para a cidade. Com ampla divulgação pelo pioneirismo e abrangência, os trabalhos foram publicados separadamente no Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande de Sul (SERGS), apresentados numa Exposição de Urbanismo em 1936 e posteriormente editados conjuntamente como *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* em 1938, já na administração Loureiro da Silva.

A *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* é o objeto do 2º Capítulo da Tese, que inicia pela descrição do contexto sócio-econômico e urbano de Porto Alegre nos anos 30: reforma do centro, aceleração do processo de crescimento urbano e expansão por loteamentos, e progressivo esgotamento do modelo político-ideológico e administrativo do PRR face às mudanças que se seguem à Revolução de 1930. É analisado o impacto da Exposição Comemorativa do Centenário da Revolução Farroupilha sobre a cidade, balizando sua nova

imagem urbanística e arquitetônica, e constituindo, em si mesma, um modelo reduzido de cidade ideal.

A *Contribuição* é examinada detidamente como documento, em sua estrutura e discurso, e enquanto Plano Urbano, com seus correspondentes projetos urbanísticos e arquitetônicos. As referências de Agache e Prestes Maia, reconhecidas explicitamente pelos autores, e do urbanismo da *Société Française des Urbanistes* (SFU), mesmo que por vias indiretas, são evidentes no desenho e no discurso da *Contribuição*. Elas são examinadas e confrontadas com outros paradigmas arquitetônicos e urbanísticos das décadas de 20 e 30: o movimento da Cidade-Jardim, os remanescentes do movimento *City Beautiful*, o urbanismo alemão, o *Art Déco* e o que Kenneth Frampton e William Curtis denominaram “*Nova Tradição*”, a arquitetura monumental racionalizada e de influência acadêmica dos regimes autoritários da década de 30, presente em praticamente todos os países ao longo da década, inclusive no Brasil de Vargas.

REFORMA, EXPANSÃO URBANA E OS LIMITES DO PLANO MACIEL: PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 30

Em Porto Alegre, os 20 anos que se seguiram ao Plano Geral de Melhoramentos foram marcados pela reforma urbana do centro e pela forte expansão urbana e suburbana. Os dois processos vão ocorrer simultânea e correlativamente, mas não numa relação direta de causa e efeito, como alguns autores enfatizam. Com efeito, a expansão não tem seu ritmo ditado apenas pela acomodação dos moradores expulsos do centro pela reforma, mas corresponde às novas condições do desenvolvimento sócio-econômico e urbano da cidade. O quadro está vinculado ao período de continuidade administrativa dos governos do PRR e seu sucessor PRL, que na capital sobrevive a uma Guerra Mundial, às Revoluções de 1923 e 1930, à grande crise de 1929, à Revolta Constitucionalista de 1932, à Constituinte de 34, aos levantes comunista e integralista, chegando até o Estado Novo, em 1937, com apenas três Intendentes/Prefeitos: José Montauray, Otávio Rocha e Alberto Bins.

Essa continuidade administrativa, se por um lado consagra as práticas políticas e administrativas e a ideologia do positivismo castilhistas, não se apresenta de forma monolítica no período, revelando tempos fortes e fracos, diferenças de ritmo, ênfases e estratégias.

Como vimos no 1º Capítulo, a longa administração de José Montauray (quase 30 anos, de 1897 a 1924) legou à cidade o Plano Geral de Melhoramentos, com seu conjunto de diretrizes, e implantou uma base de infra-estrutura para o desenvolvimento urbano, especialmente no Centro e limites do Primeiro Distrito. Assumindo, coerentemente com os princípios positivistas, obras que em outras capitais estavam afetas aos governos estaduais, esgotou os recursos que poderiam ser utilizados para a reforma urbana. Dentro da filosofia do “conservar, melhorando”, podemos dizer que predominou a conservação, e os melhoramentos

previstos pelo Plano ficaram para depois. Entretanto, as obras do porto, desenvolvidas durante a segunda década do século XX sob responsabilidade do Estado e parcialmente inauguradas na gestão Montaury, foram de enorme significado para a modernização e equipamento do centro comercial, e forneceram o espaço, ganho ao rio por aterro, para as primeiras obras previstas no Plano.

Contrastando com o ritmo lento e conservador da administração Montaury, o engenheiro Otávio Rocha governou por apenas quatro anos (1924-1928), falecendo ao final de seu mandato, mas teve sua curta gestão marcada por grandes e visíveis intervenções viárias, que deram início efetivo à reforma urbana e modificaram decisivamente a estrutura e a imagem do centro da cidade. Rocha era um dos melhores quadros políticos e técnicos do PRR, e assumiu com a missão de recompor os apoios ao partido, seriamente abalados no decorrer da Revolução de 23, e preparar sua renovação na “sala de visitas” do estado.

Como vimos no capítulo anterior, a estratégia de Rocha se apoiava em três pontos básicos para garantir seus objetivos: a renovação acelerada da estrutura urbana para adaptá-la às novas demandas de uma cidade que crescia e se modernizava, a produção de uma paisagem urbana esteticamente compatível com esta modernidade, especialmente no centro, e a manutenção da ordem urbana através de um rigoroso controle social¹. O primeiro ponto requeria ações em saneamento, equipamento e circulação; o segundo ações de embelezamento e incentivo a novos tipos de edificação, e o terceiro o reforço à aliança entre o PRR e a burguesia comercial e industrial, com a escolha de Alberto Bins para vice de Rocha. Nos dois primeiros, as ações tinham suas diretrizes no Plano Geral de Melhoramentos, fortalecido por Rocha ao escolher para início da reforma urbana a construção de três artérias principais, as avenidas Júlio de Castilhos, São Rafael (atual Otávio Rocha) e Borges de Medeiros.

Como pressupostos para a reforma urbana, Rocha executou reformas administrativas para facilitar a arrecadação de impostos, aumentar o orçamento público e a qualificação do corpo técnico da Intendência. Além de uma nova política fiscal, o prefeito reabriu a contratação de empréstimos externos para custear as obras, beneficiado por uma conjuntura externa favorável, determinou que as construções do centro obedecessem às orientações do Plano de Melhoramentos, propondo alterações no código de construções, e criou uma Comissão Especial de Obras Novas para coordenar a reforma urbana que iniciava.

Na sua gestão foi concluída a parte central da área portuária e executada a abertura da Avenida Júlio de Castilhos, paralela ao cais, alargada a Rua 24 de Maio, criando avenida de ligação entre a Praça XV e a São Rafael (atual Otávio Rocha), primeira *percée* do centro, e iniciou-se a grande obra de travessia do espigão divisor de águas com a abertura da Avenida Borges de Medeiros. Além

¹ SOUZA, 2005, op. cit., especialmente item 1.1 – AS FASES DE IMPLANTAÇÃO E AS OBRAS, pp. 172-177.

das obras referentes à reforma urbana do centro, todas previstas no Plano de Melhoramentos, Rocha iniciou o prolongamento da Avenida João Pessoa até a estrada do Mato Grosso (Avenida Bento Gonçalves) e o ajardinamento do Parque da Redenção segundo o projeto de Maciel. Foi construída a estação férrea Ildfonso Pinto, e remodelaram-se os serviços de iluminação pública e abastecimento de água.

Com a morte de Otávio Rocha, pouco antes de terminar o mandato, assumiu seu vice, o industrial Alberto Bins, no mesmo ano eleito como Intendente. Mantido por Flores da Cunha em 1930, confirmado por este em 1932 e governando até o Estado Novo, em 1937, Alberto Bins deu continuidade às obras iniciadas por Rocha na reforma urbana do centro, e empreendeu algumas novas, a maior parte fora dos limites do Plano. No centro, Bins prosseguiu com a abertura da Avenida Borges de Medeiros, complementando a travessia do espigão da Rua Duque de Caxias com a obra do Viaduto Otávio Rocha, e concluiu o alargamento da Avenida São Rafael da Praça Otávio Rocha até a Rua Cristóvão Colombo (hoje Avenida Alberto Bins), proporcionando uma nova ligação com a Floresta e os bairros operário-industriais a norte.

Fora do centro, Alberto Bins incentivou fortemente a expansão urbana com o lançamento de um ambicioso Plano de Pavimentação, com a implantação de faixas de concreto e melhorias de pavimentação nas principais avenidas radiais, que ligavam o centro aos bairros, em algumas ligações perimetrais entre bairros, iniciando o esboço de um sistema rádio-concêntrico, e de estradas municipais, especialmente em direção à zona sul. Iniciou o saneamento dos bairros São João e Navegantes, remodelou praças, melhorou o tratamento de água, expandiu as redes de água e esgotos, e reorganizou o tratamento de lixo. Trouxe o urbanista Alfred Agache para uma proposta de Plano de Conjunto, que não vingou, e para um novo projeto para o parque da Várzea, que foi realizado, e sobre ele organizou como Comissário Geral a grande Exposição Farroupilha de 1935, de enorme impacto para a cidade.

Alberto Bins é geralmente visto como um continuador da obra de Rocha, e sua gestão como uma fase de consolidação da reforma urbana seguindo as diretrizes do Plano de Melhoramentos, com a conclusão de grande parte das obras de saneamento, melhoramento e embelezamento do centro, e início de outras, previstas ou não no Plano. Uma análise mais acurada, entretanto, revela grandes diferenças de ritmo, métodos e estratégia entre as duas gestões, uma ênfase maior de Bins no privilégio da expansão urbana em detrimento das custosas obras de reforma do centro, dificuldades financeiras e de arrecadação, e um certo esgotamento dos limites do Plano de Melhoramentos como orientador do desenvolvimento urbano da cidade.

O melhor exemplo é dado pela atribulada implantação da maior obra prevista no Plano, a Avenida Borges de Medeiros, com suas sucessivas paralisações, mudanças de traçado e alinhamento, e discussões públicas sobre as prioridades e custos de sua complementação, só efetivada na administração

Loureiro da Silva, em 1943, em circunstâncias inteiramente novas. As dificuldades financeiras, agravadas com a crise de 1929 e a impossibilidade de novos empréstimos externos, e as novas condições políticas geradas pela Revolução de 30, tornavam praticamente impossível a manutenção do ritmo de desapropriações e contratações necessárias à implantação de uma remodelação viária mais extensa na área densamente ocupada do centro urbano, mesmo para sua obra mais visível e emblemática. Em função disso, a nova imagem de Porto Alegre, melhorada e embelezada pelo Plano Maciel, que já estava presente nas novas avenidas do centro, como a Julio de Castilhos e a atual Otávio Rocha, e no próprio Viaduto Otávio Rocha, ainda restava incompleta naquela que seria seu paradigma de modernidade, a Avenida Borges de Medeiros.

A década de 20 é uma época de intenso crescimento urbano de Porto Alegre, mesmo que o crescimento demográfico tenha arrefecido em relação às décadas precedentes. Se compararmos as plantas de Porto Alegre de 1916², organizada pela Intendência Municipal sob a coordenação de Moreira Maciel, e de 1937, da Diretoria de Cadastro e Patrimônio, com participação dos engenheiros Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, é possível identificar as direções preferenciais dessa expansão. Mesmo que nas duas plantas as áreas efetivamente ocupadas e urbanizadas se revelem muito inferiores às áreas arruadas ou loteadas, o crescimento observado é impressionante.

Na planta de 1916, a área arruada expande-se a norte, no Quarto Distrito, mantendo a tendência já observada ao final do século XIX com a localização industrial e operária nos bairros São João e Navegantes; ao nordeste, na seqüência do bairro Moinhos de Vento, através dos novos loteamentos de média e alta renda de Bela Vista e Auxiliadora ao longo do divisor de águas da Estrada da Pedreira (hoje Rua 24 de Outubro); a sudeste, entre o arroio Dilúvio e a Rua Santana, e ao longo das estradas do Mato Grosso (Partenon), da Cascata (Glória) e da Cavalhada (Teresópolis); e a sul até o Morro Santa Teresa.

Na planta de 1937, além do progressivo preenchimento dos vazios intersticiais entre as áreas ocupadas na planta anterior, em todos os quadrantes, até o limite da atual Terceira Perimetral, nota-se um crescimento através da ocupação de grandes glebas, principalmente a nordeste e leste, e a sul. A nordeste, ao redor da estrada para Gravataí (atual Avenida Assis Brasil), estavam loteadas as glebas de Vila Floresta (à esquerda), em um padrão singelo de cidade-jardim, Passo da Areia e Vila Progresso (à direita), todas destinadas à classe operária, e parte da Boa Vista e Higienópolis, destinadas à classe média, principalmente de origem alemã. Além da atual Avenida Carlos Gomes, surgia um pequeno enclave burguês ao redor da Praça Japão, hoje parte do bairro Boa Vista.

² Planta da Cidade de PORTO ALEGRE, Capital do Estado do Rio Grande do Sul. Organizada pela Intendência Municipal. 1916.

Ao sul do Morro Santa Teresa, a expansão seguiu o eixo da costa e a implantação da nova avenida de acesso, com o loteamento dos bairros Cristal, Tristeza, Vilas Assunção e Conceição, e Ipanema, chegando até o Espírito Santo e Guarujá. Uma outra diretriz iniciava a ligação da zona sul, na Tristeza, com os novos bairros a sudeste (Glória e Teresópolis), através de loteamentos de chácaras rurais em Camaquã e Cavalhada. A Avenida Coronel Marcos constituía o divisor de renda: entre ela e a margem, Vila Assunção, Vila Conceição e Ipanema se caracterizam como loteamentos tipo cidade-jardim, destinados à moradia e veraneio das classes média e alta: do outro lado, predominava um padrão de arruamento ortogonal, destinando-se a famílias de menor renda.

Entretanto, é na direção leste que a expansão revelava-se mais intensa, acrescentando uma enorme área loteada à malha original. O vetor de crescimento era a estrada do Caminho do Meio (Av. Protásio Alves), acesso a uma série de loteios de chácaras em seus dois lados, até os limites da Estrada do Forte. Trata-se de um conjunto de loteamentos desarticulados entre si, numa justaposição de grelhas mais ou menos ortogonais, traçados vagamente “paisagísticos” e traçados claramente inspirados na cidade-jardim, onde hoje estão os bairros Petrópolis, Bela Vista, Chácara das Pedras, e Três Figueiras, Vila Bom Jesus e Vila Jardim. Os primeiros visavam a classe média, os dois últimos a classe operária. Do outro lado do Morro Santana, a Estrada do Mato Grosso (Av. Bento Gonçalves) dava acesso a loteamentos em seus dois lados, o maior deles subindo o morro São José em grelha ortogonal (bairro São José), flanqueado por pequena trama em padrão cidade-jardim (Vila João Pessoa), destinados à classe operária. O Beco do Salso assegurava precariamente a ligação dos dois eixos centrais, e a Estrada do Forte ligava a Vila Jardim ao Passo da Areia, a norte. Tratava-se, à época, de loteamentos ainda não urbanizados e ocupados, mas em seu conjunto praticamente dobravam a área urbana da capital.

O crescimento se dava basicamente através de três processos:

- Densificação da área ocupada por substituição tipológica, para atualização de um acervo imobiliário vetusto, especialmente no centro e bairros pericentrais do primeiro, segundo e terceiro distritos;
- Preenchimento de vazios existentes entre as áreas ocupadas, por pequenas ou médias operações de “infill”: pequenos arruamentos ou conjuntos de casas de renda por agentes privados;
- Expansão por loteamentos, geralmente estruturados ao longo de antigas estradas de acesso, radiais convertidas em eixos de desenvolvimento a partir da implantação das linhas de bonde elétrico na primeira década do século XX, e sua expansão nas décadas seguintes.

Nos três casos, o crescimento se dá com a incorporação de novas tipologias arquitetônicas, que vão se somar a um repertório tipológico praticamente estagnado desde o último quartel do século XIX. No primeiro caso, adotam-se novos tipos de edifícios comerciais, mistos e residenciais de maior intensidade de ocupação, em dois ou mais pisos, incentivados pela legislação; os

primeiros edifícios em altura fazem sua aparição no início dos anos 30. No segundo caso, são introduzidas tipologias residenciais racionalizadas, casas e sobrados isolados, geminados ou em fita, casas de altos e baixos, geminadas ou em fita, com forte influência inglesa e alemã.

Nas áreas mais centrais, consolida-se um tipo de casa compacta em dois ou três pisos, entre divisas, muito similar ao modelo da “*casa cajón*”³ argentina da primeira metade do século XX. No terceiro caso, predomina a moradia unifamiliar isolada, para todas as classes sociais: em sobrados nos novos loteamentos de classe média, e geralmente térreas nos demais, com a introdução do “chalet” de madeira, utilizando insumo abundante na região de colonização, que passa a ser a partir dos anos 20 a opção principal de moradia urbana da classe operária.

Nesse período, a legislação urbanística passou a tratar da expansão urbana. O Decreto 108, de 10/09/1927, regulamentava a abertura de vias, padronizando-as quanto à sua localização, em área urbana, suburbana ou rural⁴, e definia padrões para os empreendimentos imobiliários no município, como áreas a serem doadas à municipalidade nos loteamentos, na forma de praças, jardins e largos. O Decreto 115/1927 regulamentava a delimitação do município e sua divisão territorial em distritos e zonas urbana, suburbana e rural, estendendo a primeira para 1.778 hectares, e considerando como tal as ruas da zona suburbana servidas por linhas de ônibus. O decreto tinha como objetivo ampliar a cobrança do imposto predial para a zona suburbana, e a área de abrangência das exigências de infra-estrutura do Decreto 108.

O Decreto 180, de 19/12/1927, definia o imposto sobre imóveis, classificando os prédios por localização, densidade e tipologia. Os imóveis urbanos tinham taxaço dobrada em relação aos suburbanos, a taxaço era regressiva com relação à densidade, incentivando na prática o adensamento urbano, a verticalização e a racionalização do uso da infra-estrutura já instalada. O imposto era diferenciado por localização e tipologia dos prédios, passando a incidir também sobre os terrenos não edificadas, procurando coibir a especulação imobiliária com terrenos de reserva. Entretanto, as companhias loteadoras estavam isentas de taxaço por um ano a partir da abertura das vias em seus

³ ARBIDE, Dardo. “La técnica del análisis tipológico: la casa cajón”. Ideas en Arte y Tecnología, Tipología arquitectónica. p. 93-100, e DIEZ, 1997, op. cit., especialmente Capítulo 2: Tipología edilicia en Buenos Aires, pp. 37-84. A “*casa cajón*” é uma moradia urbana compacta entre divisas, com distribuição funcional especializada ou “moderna” (separação de setores, incorporação em alguns casos garagem para automóvel), em um piso e meio ou dois pisos, que aparece nos anos 20 e 30 em áreas residenciais de Buenos Aires e outras grandes cidades argentinas.

⁴ Para as vias públicas dentro do perímetro urbano, era exigido calçamento em paralelepípedos ou concreto, meio fio em granito, obras de drenagem pluvial, redes de água, esgoto e iluminação, arborização nos passeios e placas de ruas nas esquinas; para as vias entre o perímetro urbano e suburbano, onde ocorreram os principais loteamentos da época, era exigida calha lateral de paralelepípedos, leito em macadame simples, obras de drenagem pluvial, e placas de rua, passando as redes de infra-estrutura à responsabilidade da municipalidade; às vias entre o perímetro suburbano e o rural era exigido apenas leito carroçável com cascalho e valetas para o escoamento das águas pluviais.

loteamentos, sendo os lotes taxados a partir de sua comercialização, incidindo assim a tributação sobre os novos proprietários⁵. As constantes reclamações dos proprietários de imóveis pela precariedade dos serviços públicos nas novas áreas levaram o Prefeito Alberto Bins a retificar os limites da zona urbana, através do Decreto nº 220/1931, reduzindo-os em relação aos extrapolados no Decreto de 1927.

Ao longo do período, verifica-se nova mudança do perfil dos agentes imobiliários. A ubíqua *Cia. Predial e Agrícola* praticamente monopolizou o mercado de terras da capital e do Estado até a metade da década de 20, com áreas na periferia da cidade em arrabaldes ou bairros emergentes, tanto na zona sul (Glória, Teresópolis, Partenon) quanto na zona norte (Navegantes, São João, Higienópolis e Auxiliadora), então os dois principais vetores de crescimento. A introdução dos bondes elétricos a partir de 1908, a implantação de fábricas e os melhoramentos públicos em infra-estrutura e no sistema viário nos bairros industriais da zona norte impulsionaram a atuação da companhia e valorizaram indiretamente seu patrimônio.

A partir de 1925, com a reforma da área central e a expansão urbana, o setor imobiliário passou por um crescimento notável, com a incorporação de novas empresas, principalmente do capital comercial e industrial de origem alemã. A principal delas foi a *Schilling Kuss & Cia. Ltda.*, empresa criada em 1926 com recursos do setor comercial, que passou a liderar o mercado de terras a partir da década de 30 até os anos 50, concentrando seus investimentos nas áreas de expansão a leste, novo vetor prioritário de crescimento da cidade no período.

A atuação da companhia ilustra exemplarmente os processos de expansão urbana da década de 30. O patrimônio imobiliário foi constituído antes da empresa, no início dos anos 20, pela aquisição de uma série de chácaras contíguas em zona suburbana de Porto Alegre, com boa condição física, apazibilidade e acessibilidade, onde hoje se encontram os bairros Petrópolis, Bela Vista, Chácara das Pedras e Três Figueiras, todos oriundos de loteamentos seus. A empresa procurava facilitar o acesso aos novos loteamentos através de contratos com empresas de transportes para estabelecimento de linhas de ônibus com trajetos através de suas vias internas, e valorizava-os através da edificação de algumas moradias exemplares, de boa qualidade arquitetônica, sinalizando o

⁵ STROHAECKER (2005) analisa o mercado de terras e a incidência da legislação como instrumento político de viabilização da expansão urbana e da segregação sócio-espacial no período. Seu Quadro nº3 ilustra a incidência do imposto sobre terrenos não edificados em Porto Alegre em 1927, que variava de 100 mil réis por metro de frente no núcleo central (Andradas/São Rafael/Júlio de Castilhos), a metade disso do núcleo central até a Rua Ramiro Barcelos, baixando progressivamente nos bairros pericentrais até um mil réis por metro entre a Protásio Alves e a Bento Gonçalves. A taxação era maior na principal rua de comércio e nas novas avenidas abertas por Otávio Rocha, incentivando sua ocupação compulsória. STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, n.194 (13), pp. 10-11.

padrão do empreendimento e balizando o mercado para as vendas. Trata-se de procedimentos pioneiros, ilustrando a modernidade dos métodos utilizados pela empresa, que posteriormente se incorporaram ao mercado imobiliário; a construção de moradias exemplares é até hoje utilizada como parte do *marketing* imobiliário nos apartamentos decorados ou nas casas-testemunho em condomínios fechados.

Como conseqüência desse processo de expansão urbana, Porto Alegre chegou aos anos 30 com o dobro da área ocupada à época do Plano de Melhoramentos. A expansão se deu seguindo a diretriz das radiais e da implantação das linhas de bonde elétrico, deixando muitos espaços vazios entre elas e entre loteamentos ao longo delas. Alguns loteamentos estavam sendo ocupados com infra-estrutura precária ou inexistente, em distâncias de 6 a 7 km do centro da cidade. Em função disso, todos os diagnósticos da época apontavam a necessidade e a urgência de um plano de conjunto para a cidade, capaz de lidar com a nova escala de seus problemas urbanos. Segundo Edvaldo Paiva, o processo de crescimento urbano não controlado e a intensa especulação imobiliária dos anos 1926/29, produziram “*um amálgama de loteamentos desconexos, estendendo-se a grandes distâncias*”, causando “*uma completa desorganização da vida da cidade*”⁶, conflitos entre o sistema viário existente e o crescente tráfego motorizado, congestionamento do centro, distâncias crescentes entre este e os bairros, e entre locais de moradia e de trabalho.

A cidade existente da década de 30 transbordava de muito os limites do Plano Maciel, passando a fazer jus às recorrentes metáforas biológicas do “polvo”, com a expansão radial assemelhando-se a tentáculos estendidos sobre o território, ou do “tumor”, proliferando sobre o tecido através das metástases representadas pelos loteamentos. A doença estava sendo diagnosticada. Não tardariam as primeiras prescrições de cura.

O IMPACTO DA EXPOSIÇÃO DE 1935

Em 20 de setembro de 1935, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul inaugurava uma grande exposição em comemoração ao Centenário da Revolução Farroupilha. A exposição foi montada sobre a área da “Várzea” ou Campo da Redenção, destinada a parque municipal com projeto de Alfred Agache, que passou desde então a chamar-se “*Parque Farroupilha*”. A exposição foi encerrada em 15 de janeiro de 1936, e os pavilhões, em madeira e estuque, foram desmontados até 1939. Restaram poucas evidências da importância do evento para a cidade: o lago, seu *belvedere* e embarcadouro, o eixo principal e a fonte luminosa, o Instituto de Educação, pavilhão cultural da exposição, o pavilhão do Pará (conhecido como “*pavilhão marajoara*”) e alguns monumentos. Entretanto, o impacto da exposição para a construção da imagem urbana da cidade moderna

⁶ PAIVA, Edvaldo. *Problemas urbanos de Pôrto Alegre*. Porto Alegre, junho de 1951, p.10.

transcende esse legado físico, através de uma instigante relação entre o permanente e o transitório, exemplarmente sintetizada na simbiose entre o desenho do parque e o da exposição.

*“O resultado desta síntese, produzindo um plano preciso e coerente em si mesmo, atesta o grau de identidade recíproca entre o projeto do parque e o da exposição; estes dois fatos, distintos na medida em que um se pretendia permanente e o outro transitório, estão associados, porém, pela vontade comum de se constituírem em fato urbanístico sobre a mesma área da cidade, a ‘Várzea da Redenção’. O parque foi, pois, incorporado à cidade, através desta bem sucedida fusão”.*⁷

Em 1928, a Prefeitura convidou o arquiteto e urbanista francês Alfred H. Donat Agache para colaborar na elaboração de um novo plano de melhoramentos para a cidade. A decisão resultou de uma visita ao Rio de Janeiro do então diretor da Comissão de Obras Novas, Fernando Martins, para tomar contato com as obras de remodelação da Capital Federal, conhecendo na ocasião o trabalho de Agache. Apresentado às propostas do Plano Maciel em Porto Alegre, Agache endossou a abertura das avenidas Farrapos e Borges de Medeiros, elogiando o projeto do Viaduto Otávio Rocha do engenheiro Manoel Itaquy, e a criação de uma Avenida Beira-Rio nos moldes de avenida-parque (*parkway*)⁸. Em 1929, a pedido da Prefeitura, elabora um projeto para o Parque Farroupilha, e apresenta proposta para execução de um Plano de conjunto para a cidade, no valor de 600 contos de réis. O valor foi considerado exorbitante pelo Prefeito Alberto Bins, e a simples possibilidade de sua contratação gerou reação entre os técnicos da Prefeitura, engenheiros locais e parte da imprensa, contrários à importação de um estrangeiro para resolver os problemas locais.

O projeto de Agache para o parque, entretanto, definiu uma estrutura formal a partir da qual derivaram todos os traçados e modificações posteriores, até o atual. Apresentado como *Ante Projecto de Ajardinamento do Campo da Redenção* em 1930 (Fig. 2.1), dispunha uma estrutura primária de eixos, geométrica e formalizada, à qual se contrapunham um lago e jardins com formas sinuosas periféricas. Agache desconsiderou o retalhamento da área do parque em nove quarteirões proposto por Maciel, mas reteve seu principal eixo, paralelo à Avenida João Pessoa, com continuidade na Rua Santana, como diretriz para a estrutura monumental do projeto.

Em 1935, o anteprojeto de Agache foi utilizado pelo arquiteto municipal Christiano de La Paix Gelbert como referência básica na definição do plano diretor da Exposição do Centenário Farroupilha⁹. Seu Plano de Ocupação (Fig. 2.2) da

⁷ ARQUITETURA COMEMORATIVA Exposição do Centenário Farroupilha 1935. Catálogo da mostra. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RGS – Projeto UNIARQ/Programa UNICULTURA da Pró-Reitoria de Extensão da UFRGS, 1999, s/p.

⁸ BOHRER, op. cit., p. 73-74, e MACHADO, 1998, op. cit., p. 75-80.

⁹ A exposição de 35 foi implantada, de acordo com o “Relatório do Comissário Geral” publicado em fevereiro de 1936, após o seu encerramento, como “obedecendo tudo, na medida do possível, o plano de embelezamento da ‘Várzea’ elaborado pelo urbanista Agache”. RELATÓRIO da Exposição do Centenário Farroupilha. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1936. 38 p. il. Relatório

área conservou os principais elementos compositivos da estrutura formal de Agache, implantando parcialmente seu desenho para receber os pavilhões, equipamentos e espaços públicos necessários à realização do evento. Os pavilhões foram organizados ao redor do grande eixo, denominado “Avenida das Nações”, que iniciava na praça com o Pórtico Monumental e a estátua eqüestre de Bento Gonçalves (hoje na Praça Piratini), e finalizava no foco do principal deles, o Pavilhão das Indústrias Riograndenses, que dominava por sua escala e implantação o conjunto da Exposição (Fig. 2.3).

Arquitetonicamente, o conjunto de pavilhões da Exposição de 35 tem filiação a estéticas denominadas genericamente *Art Déco*¹⁰. Conforme nota D’Aló Frota, a exposição revela a busca de uma transição sem rupturas entre tradição e vanguarda, aplicada sobre o âmbito transitório dos pavilhões, que funcionam como “sistemas estéticos” exploratórios. É uma fórmula já testada na *Exposition Internationale des Arts Décoratifs Modernes* de 1925 em Paris, com a introdução de uma modernidade conciliadora, “*light*”¹¹. Os edifícios da Exposição não buscavam unidade formal absoluta, mas diversidade controlada, utilizando diferentes modelos de transição à modernidade, com referências futuristas, racionalistas, cubistas, expressionistas ou suprematistas, coexistindo sem hegemonia expressiva entre 1920 e 1940. Por outro lado, o aparente ecletismo também era relativo, já que quase todos procuravam demonstrar afinidade formal e caráter “moderno”, independentemente das qualidades intrínsecas de cada um.

É verdade que parte desse referencial tipológico e figurativo se deve ao consenso entre os diversos agentes da exposição, públicos e privados, em torno de algumas idéias de modernidade formal. Entretanto, devemos procurar outros motivos para isso em duas circunstâncias definidoras: a maior parte dos pavilhões e equipamentos foi projetada pelo arquiteto municipal Christiano de La Paix Gelbert, em curto período de tempo, e o sistema construtivo utilizado em quase todos, com estrutura de madeira e revestimento em estuque, favoreciam certa homogeneidade de motivos decorativos de superfícies e tratamentos, e mesmo de volumetrias nos edifícios.

Mesmo em tempos relativamente turbulentos, sete estados (Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Distrito Federal, Minas Gerais, Pernambuco e Pará) e quatro órgãos públicos (Viação Férrea do RGS, Departamento Nacional do Café, Inspetoria Federal de Estradas e Estrada de Ferro Central do Brasil) construíram pavilhões especiais. Não são de autoria de Gelbert apenas o Pórtico Monumental

apresentado pelo Comissário Geral Major Alberto Bins ao Exmo.sr. Governador do Estado, General J. A. Flores da Cunha.

¹⁰ Segundo P. Maentz, o termo ‘Art Déco’ surge pela primeira vez em 1966 na celebração da mostra retrospectiva denominada ‘Les années 25’ realizada no Musée des Arts Décoratifs de Paris. MAENZ, Paul. *Art Déco: 1920-1940*. Barcelona: Gustavo Gili, 1974, S.A., p. 21.

¹¹ FROTA, José Artur D’Aló. *A Permanência do Transitório. Preservação, Permanência, Transitoriedade: algumas reflexões sobre a arquitetura da Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha de 1935 em Porto Alegre*. ARQtexto n.0, 1º semestre 2000. Porto Alegre: Propar/UFRGS, p. 18.

e alguns pavilhões dos estados. O Pórtico (Fig. 2.4) em linguagem entre o “*Streamline*” americano e o expressionismo alemão, é atribuído a Franz Filsinger, que assina a perspectiva. O pavilhão de Pernambuco, dotado de um pórtico racionalista, foi projetado por Luís Nunes, pioneiro arquiteto moderno formado pela ENBA; o pavilhão do Distrito Federal, lembrando o futurismo italiano e o expressionismo alemão, teve projeto pelo Departamento de Turismo; os pavilhões de São Paulo e Minas Gerais foram projetados em seus estados, como alegorias claramente *Art Déco*. O Cassino de Christiano de La Paix Gelbert era um pavilhão especial, representando não só um estilo arquitetônico como um estilo de vida, cosmopolita e moderno. Com referências navais explícitas, especialmente à noite, constituía-se no mais acabado exemplo do “estilo” da Exposição, comparado a “*um festivo barco navegando no ambiente de fantasia criado para a comemoração*”.

Podemos dizer que a Exposição de 1935 foi um evento comemorativo de dupla leitura. Por um lado, homenageia os valores ideológicos e simbólicos associados aos 100 anos do levante armado dos “farrapos” contra o poder central, com todas suas conotações em um momento delicado das relações entre o Estado e o Governo Federal; por outro, sinaliza o esforço da sociedade agrícola e industrial gaúcha na busca um modelo de modernização que atuasse como impulsor do desenvolvimento regional¹², fora do complexo pecuário da metade sul. A escala e localização do Pavilhão das Indústrias Riograndenses na Exposição ilustra a importância conferida aos segmentos econômicos “modernos” no modelo de desenvolvimento (Fig. 2.5).

No contexto regional, “*a Exposição revela-se como a primeira tentativa de produzir um conjunto de edificações baseado em vocabulário arquitetônico de estética nitidamente modernizante*”. Os pavilhões atuavam como veículos de comunicação condensada da imagem modernizadora. Fornecem os instrumentos figurativos que servem de referência, dispondo e coordenando os mais variados elementos associados à idéia de modernidade, com inspiração nas Grandes

¹² Segundo PESAVENTO, o Rio Grande do Sul, “*no decorrer da República Nova, ocupava a posição periférico-dependente mais importante do país*”, pelo seu papel na aliança vitoriosa da Revolução de 30. As expectativas e esforços de parcelas importantes da sociedade gaúcha em busca de uma afirmação nacional, através da aceleração do desenvolvimento regional ao longo da primeira metade da década culminaram, em 1935, na comemoração do Centenário Farroupilha. A revolta dos Farrapos, símbolo maior da afirmação e autonomia regional perante o país, foi comemorada de maneira espetacular na exposição promovida pelo General Flores da Cunha (interventor nomeado por Vargas em 1930, Governador em 1934), num momento em que este apresentava ao Presidente da República um relatório com o balanço dos cinco anos de sua administração, e seu Partido Republicano Liberal (PRL, representando a ala que apoiara Vargas durante a Revolução Constitucionalista de 32) realizava um esforço de recomposição da coalizão no poder, então abalada por conflitos entre os interesses regionais de autonomia e o projeto nacional de Vargas. A proposta política do Governo estadual de 35, com seu programa de desenvolvimento econômico e incentivo à industrialização como forma de integração regional e participação soberana no cenário nacional, viu-se sem condições de sobrevivência no processo de modernização conservadora e centralizadora que culmina na instauração do Estado Novo em 1937. PESAVENTO, Sandra Jatthy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1980. 94 p.



Fig. 2.1 - Alfred Agache. Projeto para o Campo da Redenção, 1930.



Fig. 2.2 - Exposição do Centenário Farroupilha. Implantação, Christiano de la Paix Gelbert sobre projeto de Agache, 1935.



Fig. 2.3 - Exposição do Centenário Farroupilha. Vista Aérea, 1935.



Fig. 2.4 - Exposição do Centenário Farroupilha. Pórtico de Entrada com estátua eqüestre de Bento Gonçalves, 1935.



Fig. 2.5 - Exposição do Centenário Farroupilha. Av. dos Estados com Pavilhão das Indústrias do RGS, 1935.

Exposições Internacionais realizadas nos anos 20 e 30 na Europa e nos Estados Unidos. A função arquitetônica das feiras se amplia, e os pavilhões adquirem dupla função: expor, atuando como uma estrutura de suporte à exposição de produtos, e expor-se, através de sua forma, como um novo meio de comunicação. Dessa forma, o “estilo EXPO”, baseado exclusivamente no efêmero, passa a incorporar valores de representação permanente¹³. No contexto nacional, a Exposição de 35 superou a Feira Internacional de Amostras, realizada no Rio de Janeiro em 1934, tanto em escala e repercussão, quanto na associação às idéias de modernidade¹⁴ através do conjunto urbanístico e arquitetônico.

Com a desmontagem da exposição, completada em 1939, o Parque já estava praticamente implantado em sua estrutura primária, faltando completar o desenho original de Agache para os espaços subsidiários. Em 1940, ao detalhar o projeto no âmbito do Plano de Urbanização de Loureiro da Silva, o arquiteto Arnaldo Gladosch acrescentou alguns recantos e jardins, concebidos como “*folies*” românticas ou pitorescas, alterando o desenho original, mas não sua essência. Isso foi possível em função das qualidades intrínsecas do projeto de Agache, concebido em dois níveis de organização: uma estrutura primária monumental, de caráter global e permanente, e espaços subordinados, secundários e de caráter circunstancial ou particular.

Em sua análise do parque, Luz e Oliveira destacam esse aspecto¹⁵, e concluem que os dois níveis de organização da área possibilitaram que o parque fosse transformado pontualmente ao longo dos anos, sem, no entanto, alterá-lo como um todo. Para eles, essa dupla entrada também possibilitou o convívio de dois estilos paisagísticos no parque; o do jardim francês e o paisagismo inglês, preocupados respectivamente em definir um cenário à imagem e semelhança da razão humana e da natureza idealizada, aqui atuando complementarmente.

¹³As considerações contidas no Relato apresentado após o encerramento, demonstram a importância dada à utilização da luz elétrica nos recintos da Exposição. A iluminação empregada, que introduzia uma atmosfera noturna fantástica ao conjunto, constitui atração especial e motivou o comparecimento público. A sofisticação utilizada no seu emprego reforçava a imagem tecnológica e o conteúdo ideológico da comemoração, enfatizando as idéias de desenvolvimento e modernidade. Um dado que permite avaliar a importância deste aspecto foi a potência instalada: quatro vezes superior ao total da iluminação pública de Porto Alegre em 1935, segundo dado de “A Exposição do Centenário Farroupilha” – Relato apresentado pelo Comissário geral, Major Alberto Bins, ao Exmo.sr. Governador do Estado Gal. J.ª Flores da Cunha. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1936, apud FROTA, 2000, op. cit., p. 16..

¹⁴ Para exemplificar a identificação com a modernidade, FROTA nota que na Exposição de Barcelona de 1929, o mais expressivo edifício associado às idéias modernas, o Pavilhão da Alemanha de Mies van der Rohe, ocupava uma posição nitidamente marginal. Na Exposição de Porto Alegre, o Pavilhão Cultural, obra de Fernando Corona originalmente construída para abrigar a Escola Normal, era a única construção com marcado cunho clássico e se posicionava fora do recinto da mostra. Cf. FROTA, 2000, op. cit., p. 21.

¹⁵ LUZ, Luiz Fernando da; OLIVEIRA, Ana Rosa de. Espaços de lazer e cidadania: o Parque Farroupilha, Porto Alegre. In: Revista AU – Arquitetura e Urbanismo, n.92, out/nov. 2000, p. 69-72, p. 71.

O projeto de Agache é exemplar do método da SFU para o tratamento de parques e jardins, mesmo quando comparado a outras realizações similares dos anos 20 e 30. Os desenhos de J.C.N. Forestier para os parques de Buenos Aires no Plan Noel de 1925 são ilustrativos. Se os projetos para as praças, *boulevards* e avenidas¹⁶ são comparáveis aos de Agache para o Rio de Janeiro, formando um sistema monumental integrado de espaços públicos na escala de uma grande capital, seus projetos para os Parques Centenário e Saavedra, similares em escala e estrutura à Várzea, são claramente inferiores em composição e elementos paisagísticos. Entretanto, no seu projeto para a Avenida da Liberdade e extensão norte de Lisboa (1925), são espantosas as similaridades da estrutura monumental com a estrutura proposta por Agache para o parque (Fig. 2.23), reforçando o caráter deste como um modelo urbano reduzido do método da SFU.

As mensagens associadas à arquitetura da Exposição Farroupilha de 1935 cumpriram seu papel, difundindo um elenco de imagens modernizadoras que receberam da sociedade e dos agentes imobiliários locais uma calorosa acolhida. Elas foram impulsionadas pelas obras da administração Loureiro da Silva, a partir de 1937, com intervenções urbanas e de equipamentos públicos cujo desenho sinaliza uma dimensão estética uniforme e hegemônica. As fórmulas compositivas e figurativas colocadas à “disposição” da sociedade durante a Exposição de 35 foram sendo revistas para se adequarem a programas mais utilitários e usuais. Na década de 40, a habitação coletiva e o prédio público serão os principais veículos do “novo estilo”, cujo compromisso com a modernidade é evidente¹⁷. Estavam lançadas as bases para uma verdadeira “*Porto Alegre de mica*”, que a partir da abertura das novas avenidas do Plano de Urbanização de Loureiro da Silva vai ser a imagem hegemônica da cidade, até meados dos anos 50.

Quanto a Agache, privado da oportunidade de exercer sua *expertise* em um Plano Diretor para o conjunto da cidade, pelo preço, por ser estrangeiro (pior, francês), ou pelas duas coisas, deixou-nos um legado que não pode ser negligenciado. Seu “*Ante projecto*” forneceu as bases para a Exposição do Centenário Farroupilha e para a estrutura do futuro Parque, e ilustra não só o “estado da arte” do urbanismo francês para o desenho de parques e jardins urbanos, como constitui em si mesmo um exemplo acabado do método desenvolvido pelo autor e pela SFU para o desenho da nova cidade.

¹⁶ O arquiteto e urbanista francês J.C.N. Forestier participou com o “Informe Forestier” e com uma série de projetos de praças (Plazas Once de Septiembre, del Congreso, Constitución, Independencia, Itália, del Retiro e Plaza de Mayo), avenidas e parques (além dos mencionados, o mais bem sucedido foi o parque linear ao longo da nova Avenida Costanera), todos de 1924, no chamado Plan Noel para Buenos Aires de 1925. O plano e a contribuição de Forestier, colega de Agache na SFU, são analisados em detalhe no Capítulo 4 do livro MOLINA Y VEDIA, Juan. *Mi Buenos Aires herido. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Colihue, 1999, 278 p. (il), p. 103-126.

¹⁷ FROTA destaca as novas avenidas Farrapos e Borges de Medeiros, implantadas no início da década de 40 como vias urbanas “monumentalizadas”, grandes portais modernos de acesso à cidade, pelo norte e pelo sul, que representam de forma clara as expectativas estéticas de modernização urbana adotadas em Porto Alegre. FROTA, 2000, op. cit., p. 20.

A magistral contraposição de uma estrutura monumental e geometrizada de jardim à francesa, que fornece o esqueleto básico, com áreas subsidiárias tratadas de forma mais “orgânica” ou romântica, como nos jardins ingleses, remete como metáfora à estrutura dos projetos urbanos da SFU dos anos 20 e 30. Dessa forma, a estrutura primária clara, com eixos, rotatórias, *boulevards* e outras figuras urbanísticas do grande desenho “*Beaux Arts*”, definindo áreas intersticiais tratadas individualmente como bairros residenciais no sistema cidade jardim, permitem pensar o parque de Agache como um modelo reduzido de cidade ideal do urbanismo francês e, por extensão, como modelo para uma Porto Alegre analógica dos anos 30 e 40.

A CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA URBANIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE

Desde o final dos anos 20, tornavam-se evidentes nos meios municipais as limitações do Plano de Melhoramentos como instrumento urbanístico apto a lidar com as novas condições geradas pelo crescimento urbano. Os limites eram de natureza física, já que o Plano abrangia apenas o Primeiro Distrito, mas também operativa e conceitual. Isso levou ao progressivo consenso da necessidade de um plano de conjunto para a cidade, nos moldes do que estava sendo proposto na Capital Federal e em São Paulo. O convite a Agache, então envolvido com o Plano do Rio de Janeiro, para visitar Porto Alegre no início da gestão Alberto Bins e apresentar proposta de elaboração de um Plano de conjunto, insere-se neste ambiente. O reforço à qualificação técnica e às atribuições da Diretoria Geral de Obras e Viação e sua Divisão de Patrimônio e Cadastro, responsável pelo levantamento topográfico, cadastro imobiliário e atividades de urbanismo em geral, também.

Em 1935 a Divisão, que finalizava o levantamento topográfico e cadastral completo da península, passou a Diretoria de Cadastro, sendo nela lotados os engenheiros Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva. Em 1936, os dois apresentam um extenso estudo de urbanização para Porto Alegre, influenciado pelas idéias de Agache no Plano do Rio de Janeiro, e de Prestes Maia no Plano de Avenidas para São Paulo, depois publicado como *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*.

Tratava-se do produto de cerca de um ano de estudos e projetos para a cidade, por dois engenheiros municipais que formavam uma dupla heterogênea, em termos de trajetória, temperamento e bagagem técnico-ideológica. Ubatuba de Faria era positivista, em função disso bem conectado com os meios técnico-profissionais e políticos da engenharia local, de forte hegemonia positivista, e adquiriu sólida bagagem em seu curso, nas áreas de topografia, saneamento e traçado urbano. Edvaldo Paiva era recém-chegado do interior e desde cedo envolvido com os movimentos estudantis de esquerda, que o levaram ao marxismo e ao Partido Comunista. Seguiu o curso de Engenharia com certo desinteresse, aproximando-se da topografia por influência do mestre Lélis Espartel, e depois do urbanismo através dos trabalhos com Ubatuba de Faria.

Ubatuba de Faria ingressou na Escola de Engenharia em 1926, assumindo no mesmo ano como assistente no serviço de cadastro da Prefeitura. Em 1928, passou ao posto de topógrafo assistente, e acompanhou a execução dos principais projetos propostos pela “*Comissão Especial de Obras Novas*” criada por Otávio Rocha. Ao formar-se em 1932, dominava os arquivos e cadastros municipais, o traçado e a topografia da cidade¹⁸. Com essas credenciais, fez em 1933 sua primeira conferência sobre urbanismo na Sociedade de Engenharia, intitulada “*Cadastro e urbanismo para Porto Alegre*”, logo publicada no Boletim da Sociedade¹⁹. O levantamento cadastral e topográfico completo da península foi empreendido sob sua iniciativa, obrigando a reorganização dos serviços técnicos municipais e a contratação de novos profissionais (entre os quais o então estudante Paiva). Ubatuba começou e fez a maior parte de seus estudos em uma escola de grande prestígio profissional e social e estabilidade institucional.

A Escola cresceu até o final dos anos 20, criando novos cursos e participando ativamente dos debates técnicos e políticos, amparada no prestígio profissional e na filiação positivista de seus fundadores e da maioria de seus professores. Com a revolução de 1930, a Escola perdeu prestígio por oposição a Vargas e ao novo regime, passando por dificuldades financeiras²⁰. A Reforma do Ensino decretada por Vargas em 1931, previa a criação de um sistema universitário federal e a regulamentação nacional das profissões. O decreto nº 23.569 de dezembro de 1933 estabeleceu a regulamentação federal unificada para o exercício das profissões de engenheiro, arquiteto e geógrafo, até então reguladas individualmente por cada Estado. No Rio Grande do Sul de doutrina positivista, não era exigido nenhum diploma para o exercício de qualquer profissão. Em 1934, as Escolas isoladas foram agrupadas na Universidade de Porto Alegre, e em 1935 numa efêmera Universidade Técnica.

Edvaldo Paiva ingressou na Escola em 1930, e freqüentou o curso nesse período confuso e turbulento, recebendo seu diploma de engenheiro pela Universidade Técnica em 1935. Ainda como estudante, torna-se topógrafo assistente do Serviço de Cadastro (1/10/1933), sendo nomeado engenheiro-adjunto do mesmo serviço ao concluir o curso em dezembro de 1934. Sob as ordens do já engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria, participa do levantamento cadastral e topográfico completo da península²¹.

¹⁸ ROVATTI, 2001, op. cit., p. 51.

¹⁹ A conferência foi em 30 de agosto de 1933, e a publicação em janeiro de 1934. UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur. “Cadastro e urbanismo em Porto Alegre”, in Boletim da SERGS (6), janeiro 1934, pp. 32-41.

²⁰ A decisão de aprovar os estudantes de ofício em 1930, sem exames, contribui para o embaraço, culminando com o desaparecimento da revista EGATEA em 1931. Os debates migram para a recém-criada Sociedade de Engenharia (fundada em 10 de julho de 1930), representante profissional da corporação, que com seu Boletim criado em 1932 retoma o papel anteriormente exercido pela revista.

²¹ ROVATTI, 2001, op. cit., p. 44. Em sua tese, Rovatti acompanha detalhadamente a trajetória de Paiva nos anos 30 no Capítulo I, itens 3 a 5 (p. 44 a 58), e a evolução de suas idéias e referências no período no Capítulo II, itens 2 e 3 (p. 102 a 116). Aqui seguimos sua cronologia e periodização.

Como colegas na Divisão de Cadastro, em 1934 Ubatuba de Faria convida Paiva para trabalharem na concepção de um “Plano de Conjunto” para Porto Alegre. Com este objetivo, estudam urbanismo a partir de uma leitura sistemática da bibliografia disponível na Prefeitura: a tradução francesa de Camillo Sitte, e dois livros seminais, publicados para apresentar projetos urbanísticos e seus fundamentos, o *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, de Prestes Maia²², e *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezamento*, de Alfred Agache²³. Com influência explícita de Prestes Maia e Agache, os dois desenvolvem durante o ano de 1935 uma série de estudos e projetos urbanos, no contexto de um Plano de Avenidas para a cidade.

A base cartográfica utilizada foi o Mapa de Porto Alegre recém concluído pela seção de Topografia da Diretoria de Cadastro. A proposta partia da conclusão de que “(...) o *Plano Maciel já estava superado, pois correspondia a uma pequena parte da cidade e suas teorias tinham sido ultrapassadas. Os problemas (...) tinham se agudizado e novos problemas entravam em cena, exigindo soluções imediatas*”²⁴. Segundo o diagnóstico dos autores, o processo de crescimento urbano não controlado e a intensa especulação imobiliária dos anos 1926/29, tinham produzido “*um amálgama de loteamentos desconexos, estendendo-se a grandes distâncias*”, causando “*uma completa desorganização da vida da cidade*”. Esta se manifestava por conflitos entre o sistema viário existente e o crescente tráfego motorizado, congestionamento do centro, distâncias crescentes entre este e os bairros, e entre locais de moradia e de trabalho.

O Plano de Avenidas utiliza a mesma estrutura viária fornecida pelas avenidas radiais e ligações perimetrais já escolhidas por Alberto Bins para seu Plano de Pavimentação. Para o centro ampliado (área do 1º Distrito), foram retomadas as propostas de Moreira Maciel, adaptadas às novas condições. Do “*Plano de Avenidas para São Paulo*” de Prestes Maia, foi utilizada a teoria do Perímetro de Irradiação, adaptada por ele a partir das teorias de Eugène Hénard.

Quando aplicada a Porto Alegre, a teoria previa que nem todas as radiais deveriam chegar à Praça XV, à época centro do tráfego urbano, principalmente transporte coletivo, sendo absorvidas por um Perímetro de Irradiação, anel viário contínuo a determinada distância ao redor do Centro. Além disso, previa-se a criação de novas radiais, alguns alargamentos viários, principalmente nas antigas radiais e no centro, e a criação de novos centros secundários com vida própria. O resultado seria uma estrutura urbana multipolarizada, com um bairro operário-industrial na zona norte, e um novo bairro residencial na zona sul, urbanizando

²² PRESTES MAIA, Francisco. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, São Paulo, Companhia Melhoramentos, 1930.

²³ Tratava-se da edição em português (AGACHE, Alfred Donat. *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezamento*, Paris: Foyer Brésilien, 1930) e não da versão francesa, posterior (AGACHE, Alfred Donat. *La rémodelation d'une capitale, Aménagement, Extension, Embellissement*. Paris: Société Cooperative d'Architectes, 1932).

²⁴ PAIVA, Edvaldo. Problemas urbanos de Pôrto Alegre. Porto Alegre, junho de 1951, p.10.

extensa área de aterro com cerca de 200 hectares ao longo da enseada da Praia de Belas.

Procurando corrigir a “excessiva centralização” causada pelo padrão radial de evolução urbana da cidade, foram propostas novas ligações perimetrais, com a criação de outros dois perímetros de irradiação. Através de grandes anéis concêntricos de ruas a respectivamente 4 e 8 km do centro, uma rede viária hierarquizada permitiria a ligação das zonas industriais concentradas a norte com as novas zonas residenciais no vale sul, beneficiadas pelo saneamento e canalização do Riacho. Foi previsto um sistema de verdes públicos, cujo elemento principal era uma grande cunha de parques ao redor do arroio Dilúvio, desde suas cabeceiras até próximo ao Parque Farroupilha.

O conjunto de estudos e projetos foi exposto publicamente em um armazém desocupado da Rua da Praia em 1936, numa “Exposição de Urbanismo”, a primeira do gênero em Porto Alegre, com surpreendente repercussão. As propostas suscitaram debates, conferências e artigos na imprensa, e foram posteriormente publicadas pela Prefeitura em 1938, já na administração Loureiro da Silva, sob o nome de “*Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*”²⁵. A estrutura do documento é a seguinte:

1. Evolução da cidade de Porto Alegre
2. As linhas gerais do Plano Diretor
3. O Plano de Avenidas, desenvolvido em 5 capítulos, nos quais são expostas as idéias do perímetro de irradiação, da estrutura viária com as avenidas radiais e perimetrais, e definidos os melhoramentos do centro.
4. Os Planos de Expansão, com os projetos do novo bairro residencial da Praia de Belas e o detalhamento da “Entrada da Cidade”, e de urbanização da várzea do rio Gravataí, com um bairro industrial/operário.
5. Espaços Livres
6. Parque Náutico
7. Problema das Enchentes
8. Canalização do Riacho, com análise dos sucessivos projetos para o saneamento da área, de Moreira Maciel, Schneider, Carlos Medaglia e de Ary de Abreu Lima.
9. O Problema do Tráfego²⁶

²⁵ UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; PAIVA, Edvaldo Pereira. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, (mimeo), 1938. Trata-se de um volume de tipo brochura com 218 páginas mimeografadas de formato 21x29 cm, com janelas para a inclusão de mapas, projetos, fotos e gráficos colados. Rovatti informa que boa parte das fotos são de autoria de Ubatuba de Faria, e foram editados somente cerca de vinte exemplares, distribuídos em órgãos municipais e nas bibliotecas da Escola de Engenharia e da Sociedade de Engenharia.

²⁶ A *Contribuição* também é analisada em LEME, 1999, op. cit. p. 379-380, e em ROVATTI, 2001, op. cit., p. 50-58 e 96-116.

Embora Ubatuba de Faria e Paiva tenham reconhecido a autoria conjunta de todos os estudos e projetos, é evidente que alguns textos foram redigidos por Faria e outros por Paiva, cujos estilos podem ser identificados. Paiva escreve de forma mais enfática (que Rovatti define como “*un tant soit peu grandiloquent et qui évoque une enthousiaste convocation au travail*”), e sua exposição das idéias é seguidamente circular, enquanto Faria é mais objetivo e sintético. Baseado nessas e em outras evidências, o minucioso estudo de Rovatti aponta que, entre os estudos e planos apresentados na Exposição de Urbanismo e publicados em 1938, Paiva é certamente o autor dos seguintes: a análise urbana da evolução de Porto Alegre através de seus componentes antro-po-geográficos, inspirada na metodologia de Agache para o Rio de Janeiro; o estudo dos problemas viários de Porto Alegre, com a proposição de um Plano de Avenidas, inspirado no trabalho de Prestes Maia e, através dele, em Eugène Hénard; o estudo de um plano de extensão para o bairro Praia de Belas, e o projeto de uma Entrada da Cidade (acesso aéreo e fluvial) na Ponta da Cadeia, os dois apresentados como partes integrantes de um plano de conjunto, inspirados no projeto para o bairro Leblon e na Porta do Brasil de Agache; e o estudo de tratamento dos “espaços livres”, inspirado nos princípios de distribuição de parques em cunha propostos por Bruno Moring e Richard Petersen no Concurso de *Gross Berlin* em 1910, logo depois adotados por Prestes Maia²⁷.

Por sua vez, Ubatuba de Faria foi o autor de um plano de extensão através da criação de um bairro industrial-operário na área da Várzea do rio Gravataí, apoiado num novo centro rodo-ferroviário, aéreo e portuário; do projeto de um Parque Náutico; de um texto sobre o problema das enchentes, que servia de justificativa para o projeto de urbanização e canalização do Riacho; e de texto sobre os problemas de circulação, servindo para apresentar e justificar uma proposta de urbanização da Praça XV, considerada à época o ponto mais congestionado da cidade e seu centro do ponto de vista do transporte coletivo²⁸.

Dessa forma, cada um colaborou com cerca de cem páginas para a publicação, e mesmo assinando conjuntamente, trataram de apresentar individualmente seus trabalhos ao público. Ainda em setembro de 1935, Ubatuba de Faria apresentou à Sociedade de Engenharia seu plano de expansão para a Várzea do Gravataí, e logo a seguir publicou-o no Boletim da mesma²⁹. Em dezembro de 1936, era a vez de Paiva apresentar à Sociedade de Engenharia seu

²⁷ Respectivamente “A evolução da cidade de Porto Alegre”, in FARIA e PAIVA, op. cit., pp. 6-21; “O plano de avenidas”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 22-86; “Novo bairro residencial e Entrada da Cidade”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 91-112, e “Espaços livres”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 91-112.

²⁸ Respectivamente “Novo bairro industrial e operário”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 113-122; “Parque náutico”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 134-142; “O problema das enchentes”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 143-182; e “O problema do tráfego”, in FARIA e PAIVA, ibid., pp. 183-204.

²⁹ FARIA, Luiz Arthur Ubatuba de, “Urbanização da Várzea do Gravataí”, Boletim da SERGS (11), janeiro 1936, pp. 51-95, trabalho exposto na Sociedade de Engenharia em 19 de setembro de 1935.

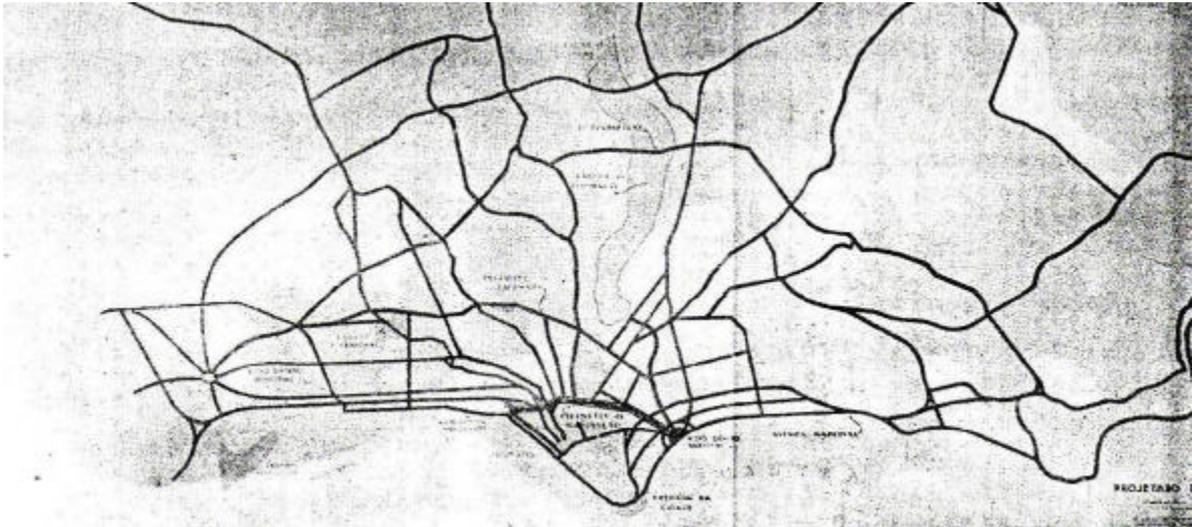


Fig. 2.6 - Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre. Plano de Avenidas, Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva (1936-1938).

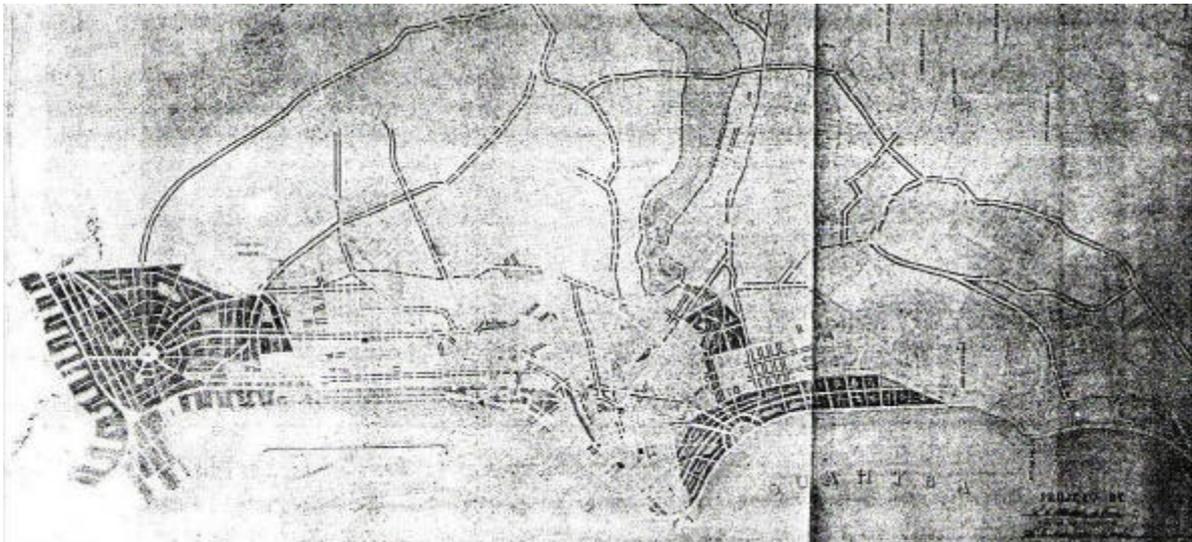


Fig. 2.7 - Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre. Novos bairros, Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva (1936-1938).

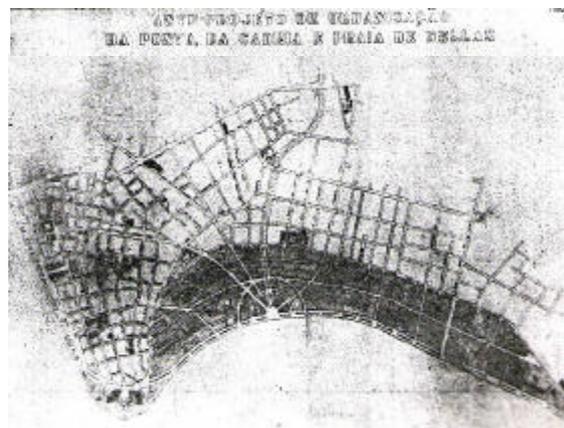


Fig. 2.8 - Contribuição. Urbanização da Ponta da Cadeia e Praia de Belas, Edvaldo Paiva (1936-1938).

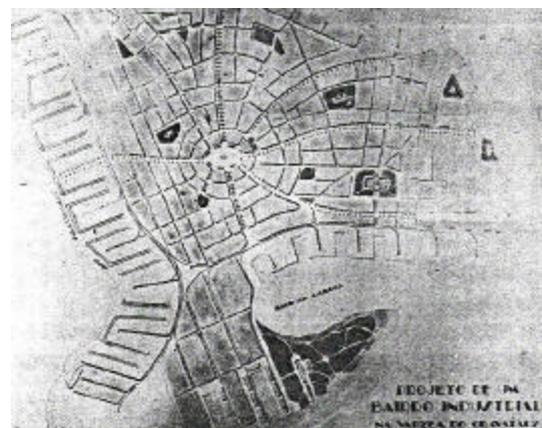


Fig. 2.9 - Contribuição. Projeto de um Bairro Industrial na várzea do Gravataí, Ubatuba de Faria (1936-1938).

plano de expansão para um novo bairro residencial, publicando-o logo após no Boletim³⁰.

Os desenhistas Álvaro Gonzaga e Francisco Pellanca, e o arquiteto Christiano de La Paix Gelbert, a época único arquiteto da Municipalidade, participaram de forma significativa na elaboração dos estudos e planos reunidos na Exposição e posteriormente editados, conferindo aos mesmos uma boa parte de sua linguagem formal (ou “plástica”, como se referia Paiva).

O “core” da *Contribuição* localiza-se na parte 3, onde é apresentado e detalhado o PLANO DE AVENIDAS para Porto Alegre (Fig. 2.6), e 4, onde são apresentados os PLANOS DE EXPANSÃO, com os projetos do novo bairro residencial da Praia de Belas e da Entrada da Cidade, na orla do Guaíba, e do bairro industrial-operário na zona norte (Fig. 2.7). Uma figura-chave da *Contribuição* apresenta o “Esquema teórico de Porto Alegre” (Fig. 2.15), um diagrama de estrutura rádio-concêntrica, com o Perímetro de Irradiação, as outras avenidas perimetrais, e as radiais existentes e propostas, baseado nos diagramas apresentados por Prestes Maia a partir de Hénard. O Perímetro de Irradiação teria as seguintes funções: “(1) descentralizar a vida comercial, ampliando o centro; (2) desviar o tráfego de passagem; (3) distribuir a circulação pelas ruas secundárias; (4) integrar no centro os setores abandonados; (5) conservar o aspecto local”³¹.

A criação do anel de vias contínuas na periferia imediata do centro permitiria ampliá-lo (através da dilatação da área comercial) e, ao mesmo tempo, circunscreve-lo espacial e funcionalmente através de um novo limite. O novo perímetro atrairia o tráfego de passagem, desviando-o do centro, especialmente da Avenida Borges de Medeiros³², e permitiria acolher os veículos com destino ao centro, distribuindo-os capilarmente através das ruas secundárias. Possibilitaria também a integração de alguns setores deprimidos do centro e da periferia imediata, na margem sul da península e na cidade baixa, principalmente ao longo do vale do Riacho.

A Fig. nº30 do documento traz a Planta do Perímetro de Irradiação, apresentada no selo como “Projeto de Urbanização – Perímetro de Irradiação”. Na sua proposta de Perímetro, Ubatuba de Faria e Paiva vão abandonar o traçado do Plano Maciel, que utilizava o quarteirão atrás da Santa Casa, no ponto de

³⁰ PAIVA, Edvaldo P., “Novo bairro residencial”, Boletim da SERGS (21), julho 1937, pp. 137-153, trabalho exposto na Sociedade de Engenharia em 16 de dezembro de 1936. O mesmo texto, ligeiramente modificado, foi utilizado no capítulo “Novo bairro residencial e Entrada da Cidade”, da *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*.

³¹ UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938, op.cit., p. s/nº.

³² “Atualmente os veículos provenientes do vale do Gravataí (bairros industriais, zona comercial, estação da Viação Férrea, porto, etc.) procuram a avenida Borges para mais facilmente poderem vencer o espigão. Desse modo, se estabelece um tráfego de passagem pelo centro que poderia, em grande parte, ser reduzido si (sic) houvesse outra ligação, distante do centro entre os dois vales. Os veículos seriam então atraídos pelo Perímetro que deverá ter seções amplas, rampas suaves, bom calçamento e boa iluminação”. In: UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938, op. cit., p. s/nº.

interseção das continuações das ruas Vasco da Gama e Coronel Vicente, e propõem um túnel sob a Avenida Independência, no trajeto das ruas Conceição e Sarmiento Leite. Ao norte, uma rótula no cruzamento com a Avenida Alberto Bins permitiria organizar a ligação com a Rua Voluntários da Pátria, com a projetada Avenida Farrapos (ligação com os bairros industriais da zona norte e com o novo Bairro operário-industrial proposto), e com um largo junto ao porto e à estação ferroviária. Ao sul, seguiria pela Rua Sarmiento Leite, alargada e ampliada, até a confluência da Rua da Margem (atual João Alfredo) com a Rua da República, e pela extensão dessa até o novo Parque da Confluência, no aterro da Praia de Belas. As conexões a norte estão confusas, e a geometria do traçado a sul apresenta uma inflexão forçada na Rua da República. O acesso ao semicírculo do Parque apresenta-se com caráter secundário entre as avenidas Borges de Medeiros e do Riacho.

As plantas foram republicadas posteriormente por Paiva em “*Problemas Urbanos de Pôrto Alegre*”, acompanhadas de uma análise retrospectiva. O Perímetro seria a resposta para superar a excessiva centralização da cidade em um ponto que não é o centro geométrico da cidade, e as difíceis ligações perimetrais.

*“A única solução (...) seria a paulatina ampliação do velho Centro colonial, na direção das vias radiais, e a criação de novos Centros secundários com vida própria. (...) Além desses novos centros de interesse, procuramos caracterizar alguns bairros, de maneira a desafogar o tráfego convergente ao atual Centro. Nesse ‘perímetro’ (que ligaria o futuro centro ferroviário, num dos vales, ao futuro centro residencial, na Praia de Belas, e que seria composto de um sistema de ruas contínuas: Conceição, Sarmiento Leite e República prolongada, atravessando o espigão por um túnel sob a avenida Independência) desembocariam todas as avenidas radiais, novas e projetadas”.*³³

As exceções seriam as avenidas Borges de Medeiros, 10 de Novembro (projetada), e uma via expressa elevada ligando a Avenida Farrapos e a Praça XV. O projeto apresenta o detalhamento do Perímetro de Irradiação, com plantas, corte esquemático e perspectiva do túnel previsto sob a Avenida Independência (a Planta e um Corte são rerepresentados na Fig. Nº 18 de *Problemas Urbanos*).

O Anteprojeto de Urbanização da Ponta da Cadeia e Praia de Belas (Fig. 2.8), creditado a Paiva, revela influência direta da Porta do Brasil no Rio de Janeiro, de Agache, e assemelha-se à proposta de Atílio Corrêa Lima para o novo centro urbano de Niterói, apresentado em seu “*Avant-projet d’Aménagement et d’Extension de la Ville de Niterói*”³⁴, tese de doutoramento (1930) no *Institut d’Urbanisme* de Paris, orientado por Henri Prost, editado em 1932.

Entretanto, a articulação com o restante da estrutura urbana é completamente distinta do projeto de Agache, cuja Porta da Cidade centraliza as intervenções monumentais sobre o centro do Rio e se relaciona diretamente com

³³ PAIVA, 1951, op. cit., p. 11-12.

³⁴ Descrito e ilustrado em LEME, 1999, op. cit., p. 384-85.

os grandes centros de negócios da Esplanada do Castelo e de Santo Antônio (Figs. 2.18 e 2.19). A escala dos edifícios também é completamente distinta, tanto de Agache quanto de Corrêa Lima, cujos edifícios eram previstos com 100 metros de altura. Já a perspectiva com Detalhe do Centro Comercial do Novo Bairro Praia de Belas mostra edifícios de três a seis pisos, predominantemente, ao redor de uma praça semicircular junto à saída do Riacho canalizado (Fig. 2.17). A Entrada da Cidade na ponta da Cadeia apresenta dois edifícios em cantoneira, dispostos simetricamente em relação ao prolongamento do eixo da Rua Riachuelo, flanqueando uma praça igualmente semicircular com anfiteatro voltado para o Guaíba (Fig. 2.20). Ambos possuem uma escala bem mais modesta, e revelam-se bastante ingênuos em termos formais.

Em uma detalhada análise morfológica do aterro, Bohrer identifica uma série de qualidades no traçado e em sua relação com a forma urbana, destacando seu caráter cenográfico:

“O novo bairro Praia de Belas foi projetado através de um sistema de vias radiais e perimetrais adequadamente articulado ao tecido urbano existente, observando a continuidade de todas as vias marginais existentes. Na confluência das avenidas radiais insere-se um parque e um centro de negócios, cuja composição formal dispõe-se em similitude à composição da praça cívica, na ponta da península. Dentro da mesma semântica, o sistema radial tinha como ponto focal o grande parque de confluência situado às margens do lago Guaíba (...). Convergem para este espaço o prolongamento das grandes avenidas da cidade tais como a Av. Borges de Medeiros e a Rua da República, assim como a Av. do Canal (...).”³⁵

Analisando mais detidamente o traçado, entretanto, vemos que a articulação é bastante grosseira no trecho entre a Entrada da Cidade e a Av. do Canal, num sistema paralelo à enseada que se transforma em rádio-concêntrico, e depois passa a uma grelha adaptada com quarteirões celulares até a ponta sul. É esboçado um sistema de praças internas de quarteirão, que aparece sem ritmo ou critério claro ao longo de todo o novo bairro. A articulação da Av. Borges de Medeiros com a Av. Praia de Belas, contorno interno do novo bairro, é geometricamente forçada, e o sistema rádio-concêntrico do Centro de Negócios pende fortemente para o quadrante nordeste. Considerando a avenida ao longo do Riacho canalizado como acesso central, o quadrante nordeste recebe duas avenidas importantes, a continuação da Avenida Borges de Medeiros (que chega à praça central do sistema), e a avenida de ligação ao Perímetro de Irradiação, prolongamento da Rua da República (que, curiosamente, chega apenas a um semicírculo interno), contra apenas uma no quadrante sudeste, prolongamento da Rua Botafogo.

O “Projeto de um Bairro Industrial na Várzea do Gravataí” (Fig. 2.9), creditado a Ubatuba de Faria, apresenta um núcleo com traçado rádio-concêntrico tipo *spider web*, que se articula a dois trechos de traçado em malha, um junto às novas docas do rio Gravataí, e outro na transição com a quadricula do antigo

³⁵ BOHRER, 2001, op. cit., p. 79-80.

loteamento industrial de São João/Navegantes. O centro do núcleo é ocupado por uma rótula monumental, de formato elíptico, que recebe oito avenidas radiais principais, entre elas a continuação da Avenida Farrapos projetada (que estabelece a conexão com o Perímetro de Irradiação), a 2ª e 3ª avenidas perimetrais, a ligação com a estrada para Canoas, uma avenida de acesso às novas docas do rio Gravataí, e uma avenida de acesso às novas docas em continuidade do Cais Navegantes, no Saco do Cabral.

A Ilha do Gavião é incorporada ao projeto com a eliminação do canal entre o rio Gravataí e o Saco do Cabral, substituído por um trevo ferroviário, permitindo a implantação de um parcelamento em superquadras industriais com duas docas principais de orientação oeste, e respectivos armazéns. A península sul da Ilha do Gavião, entre o Saco do Cabral e o Furado Humaitá, é tratada como parque urbano de caráter pitoresco, centralizado por um edifício monumental. Todas as docas são servidas por ramais ferroviários, formando um sistema alveolar autônomo. Um sistema de praças é distribuído pela teia, entre as avenidas radiais, mas não apresenta critério claro de localização, escala, ritmo ou hierarquia.

A articulação do novo bairro aos loteamentos industriais existentes ao sul foi feita através de operações de “costura”, procurando conectar dois sistemas geometricamente díspares, com a utilização de praças e quarteirões de transição na técnica do “*pochée*”. Já a articulação com as áreas de expansão industrial a leste não existe, e o traçado extingue-se abruptamente. O conjunto é claramente tributário tanto das idéias quanto das técnicas de desenho urbano do movimento Cidade-Jardim, no caso certamente através de Saturnino de Brito e seus seguidores na Escola de Engenharia, referências básicas de Ubatuba de Faria.

Os dois projetos procuram definir duas novas centralidades, cada qual com sistema rádio-concêntrico de polarização própria, que são ligadas através do Perímetro de Irradiação (Fig. 2.7). Entretanto, os dois centros apresentam-se desbalanceados: o novo bairro residencial da Praia de Belas e sua Entrada da Cidade estão localizados muito próximos ao centro antigo, e o novo bairro industrial muito distante.

Nota-se igualmente certa ambigüidade nas análises gerais da Contribuição, que reconhecem ao mesmo tempo as virtudes e as limitações do estudo, mas as identificam nos mesmos elementos, a exemplo de Laís Salenge e Moojen Marques:

“No ano de 1935, Ubatuba de Farias (sic) e Edvaldo Pereira Paiva (...) formulam um conjunto de diretrizes urbanísticas, ainda de cunho predominantemente viário, com base em conceitos oriundos dos Planos Agache e Preste Maia para Rio de Janeiro e São Paulo. (...) Estas diretrizes tiveram grande influência nos futuros planos e no próprio desenvolvimento da cidade. (...) surge naquele momento, o conceito de ‘perímetro de irradiação’, que se materializa, mais tarde, na primeira perimetral e inspira a criação das demais perimetrais de ligação interbairros. Com a proposta de implantação de centros secundários nos bairros, afirma-se o princípio da estrutura urbana multipolarizada e de descentralização urbana. São, também, recomendações importantes, a ampliação da área

central, mediante aterro do rio Guaíba (Praia de Belas), a implantação de vias específicas para transporte coletivo e terminais viários. (...) o trabalho representou o esforço isolado de alguns técnicos do município, sem apoio oficial, infraestrutura administrativa ou pesquisa urbana que fundamentasse cientificamente as proposições” .³⁶

Essa ambigüidade era alimentada pelo próprio Paiva³⁷, que repetidas vezes alertou para a limitação e unilateralidade do estudo, a seu ver restrito ao caráter viário, e para sua falta de base documental e científica.

AGACHE, PRESTES MAIA E O URBANISMO DA SFU

Os únicos autores citados na *Contribuição* são os brasileiros João Moreira Maciel e Francisco Prestes Maia, e os franceses Arsène Isabelle e Auguste de Saint-Hilaire (na evolução urbana de Porto Alegre), Alfred Agache e Eugène Hénard³⁸. Na definição do Perímetro de Irradiação, o texto faz referência explícita a Hénard, na página 45, mas transcreve quase literalmente a tradução de Prestes Maia³⁹. Na definição de Plano Diretor, transcreve literalmente trechos inteiros de Agache⁴⁰, sem identificação. Nas definições de zoneamento, são transcritos trechos dos dois. Rovatti apresenta interessantes quadros comparativos dos textos de Paiva⁴¹ (no caso, em *Contribuição*) cotejados com textos de Hénard, Agache e Prestes Maia, ilustrando e demonstrando o costume de Paiva de compilar textos de outros autores sem citação, algumas vezes através de transcrições literais.

A *Contribuição* não esconde sua dívida e filiação a Prestes Maia e Agache, e em todas as análises posteriores, especialmente de Paiva, esta dupla matriz é sempre enfatizada. Ela é óbvia e explícita, e nisso Porto Alegre não estava só. Em 1930 foram divulgados os planos para as duas maiores cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, por Prestes Maia e Alfred Agache. Por seu porte, abrangência, pioneirismo, e pela importância adquirida por suas divulgações (ambos são publicados em alentados e vistosos volumes, com plantas, gráficos,

³⁶ SALENGE, Laís; MARQUES, Moacyr Moojen. Reavaliação de planos diretores: o caso de Porto Alegre. In: PANIZZI e ROVATTI (org), op. cit., p. 156.

³⁷ Paiva elabora uma autocrítica severa na apresentação que faz da *Contribuição* em PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE, repetida em todas suas análises posteriores, até a última. Cf. PAIVA, 1951, op. cit., p. 11. Descontada a leitura reducionista da contribuição de Agache, limitada por Paiva ao tratamento monumental, a autocrítica recoloca o Estudo nas suas devidas proporções.

³⁸ Em artigo posterior, Paiva lembra que o primeiro contato com um livro de urbanismo na Prefeitura foi a edição francesa de Camillo Sitte, identificado por ele como um dos mestres do urbanismo mundial, “da escola romântica”, seguido pelos livros de Agache e Prestes Maia; na *Contribuição*, entretanto, Sitte não é citado. PAIVA, Edvaldo P. Memórias de um homem comum, Montevideu, 1981 (mimeo), p.32.

³⁹ PRESTES MAIA, Francisco. Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. São Paulo: Melhoramentos, 1930, p.35.

⁴⁰ AGACHE, Alfred. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embelezamento. Paris, Foyer Brésilien, 1930, p.11, 17, 120.

⁴¹ ROVATTI, 2001, op. cit., pp.143-146 (TABLEAU COMPARATIF Nº 6, 7 e 8).

perspectivas e aquarelas), esses planos marcarão uma nova etapa na história do urbanismo no Brasil, e gerarão uma série de estudos e planos tributários em outras capitais do país.

Prestes Maia e Agache trabalharam quase simultaneamente, no final da década de 20. Não há dúvidas de que Prestes Maia sabia que Agache estava elaborando um plano para o Rio, por solicitação do prefeito, o paulista Antônio Prado Jr., mas não se sabe se Agache conhecia o trabalho de Prestes Maia. Os planos são contemporâneos, sua ambição é equivalente, tratam das duas maiores cidades do país, mas há diferenças consideráveis entre eles. O plano de Agache representa o “estado da arte” dos métodos e fundamentos técnicos e ideológicos do urbanismo francês da SFU, aplicado com a *expertise* de um de seus principais representantes sobre a Capital Federal. O plano de Prestes Maia é considerado a síntese do que se poderia chamar “pensamento urbanístico paulista” naquela década⁴², em gestação na Escola Politécnica desde o final do século XIX com influência de Camillo Sitte e da Cidade-Jardim através de Saturnino de Brito, do urbanismo francês através principalmente de Eugène Hénard, e do urbanismo alemão.

Na Introdução do *Estudo para um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, Prestes Maia alerta o leitor para não procurar em suas páginas “*um desses ‘planos de conjuncto’ ao sabor da época que alguns jornaes anunciaram*” e insiste em chamar seu plano de “estudo”. Na verdade, o volume de quase 400 páginas do plano é bem mais que isso: é um misto de plano de conjunto (mesmo negado por Prestes Maia), plano de avenidas, coleção de projetos urbanos, tratado de urbanismo, e obra de divulgação da administração do prefeito J. Pires do Rio, em cuja gestão foi publicado⁴³.

Prestes Maia discorre longamente sobre o sistema de circulação e transportes, propondo a aplicação do conceito de Perímetro de Irradiação desenvolvido por Hénard, faz considerações sobre as estradas de ferro e o metrô, sobre a legislação urbanística, embelezamento urbano, retificação do rio Tietê e urbanização de suas margens, habitação popular, refere-se ao *zoning* (vendo suas origens no urbanismo alemão, especificamente em Baumeister), e finaliza num apêndice dedicado aos parques. De acordo com Villaça, apesar da modéstia do título, poderia ser considerado um *comprehensive plan*⁴⁴. Morfologicamente, filia-

⁴² Cf LEME, 1990, op. cit., e VILLAÇA, Flávio. 1999. “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil”. In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da USP/Fupam, 1999, pp. 207-208.

⁴³ Nesse sentido, o *Estudo* guarda semelhanças de objetivos com a edição do *Plano de Urbanização* da administração Loureiro da Silva, objeto do próximo capítulo. Além de “estudo”, Prestes Maia refere-se ao plano em outros pontos como “livrinho” e “folheto”.

⁴⁴ Prestes Maia faz questão de mostrar erudição urbanística, exibindo conhecimento do “estado da arte” (há dezenas de citações em inglês, francês, alemão e espanhol), mas alega não pretender um plano abrangente, e alfineta os teóricos, quando afirma que “(...) *este folheto não contém bibliografia, que se pode encontrar em qualquer compêndio ou mesmo em volumes especiaes como os de Hublard e McNamara*”. PRESTES MAIA, apud VILLAÇA, 1999, op. cit., p. 208.

se ao urbanismo francês com um desenho urbano monumental em composições de origem *Beaux-Arts*, embora com uma arquitetura de filiação *art déco* e vagamente futurista, reveladas em inúmeras aquarelas.

O destaque fica com o Plano de Avenidas (Fig. 2.14), e com o esquema de estrutura viária proposto para São Paulo (Fig. 2.13), seguindo o exemplo de modelos similares elaborados por Hénard para as cidades de Moscou, Berlim e Paris (Figs. 2.10 a 2.12). É justamente esta a principal influência de Prestes Maia na *Contribuição*, sendo ressaltada tanto pelos autores, na época de sua divulgação, como posteriormente por Edvaldo Paiva, em análises que iniciam criticando-a⁴⁵, vão progressivamente elidindo-a até apagá-la completamente. O *Esquema Teórico de Porto Alegre* apresentado na *Contribuição*, e geralmente atribuído a Paiva, explicita essa dívida: o esquema reproduz os modelos de Hénard e Prestes Maia, com uma estrutura radial-perimetral composta do Primeiro Perímetro de Irradiação, contornando o centro, mais três perímetros periféricos, e uma série de radiais (Fig. 2.15).

Entretanto, o esquema revela-se desbalanceado, procurando forçar um modelo idealizado para cidades de crescimento rádio-concêntrico completo a partir de um ponto geométrica e geograficamente central, para as condições desiguais e fragmentadas de Porto Alegre na época. Os três perímetros periféricos tangenciam-se num único ponto, a norte do eixo norte-sul onde estão localizados seus centros, provável nó de estrangulamento de todo o sistema, e as avenidas radiais se apresentam de forma confusa, quase labiríntica, perdendo-se a clareza diagramática proporcionada por um modelo teórico, sem chegar à precisão projetual de um plano viário efetivo.

A influência de Agache é mais visível nos projetos para o novo Bairro Residencial e para a Entrada da Cidade, os dois atribuídos a Paiva, mas na realidade perpassa toda a *Contribuição*, desde sua apresentação, em seus textos justificativos, que muitas vezes reproduzem trechos inteiros de *Cidade do Rio de Janeiro*, na morfologia urbana proposta ou entrevista nos desenhos, nos traçados viários, e na emulação geral que provê, ao se colocar claramente como modelo de plano a ser seguido.

⁴⁵ “Com a solução do ‘Perímetro’, extraída da obra de F. Prestes Maia, dilatávamos o centro atual, desviávamos o tráfego de passagem por ele, distribuíamos melhor o tráfego e criávamos novas condições para certos sectores abandonados da cidade baixa. Devo ressaltar, na solução preconizada, um aspecto negativo, que era a sua limitação. Nós só víamos, então, o aspecto viário, não captando o valor funcional desse perímetro de modo completo. Não compreendíamos, então, que, em primeiro lugar, era necessário dar função orgânica à nova via, não só em relação ao esquema viário como, também, em relação à zonificação de atividades. Era contraditório propormos sua implantação e, ao mesmo tempo, mantermos no interior do centro colonial tôdas as atividades existentes, cujo desenvolvimento estava provocando o congestionamento desse centro. Esse aspecto negativo era um resultado da maneira unilateral com que enfocávamos o problema em seu conjunto”. PAIVA, 1951, op. cit. p. 12.

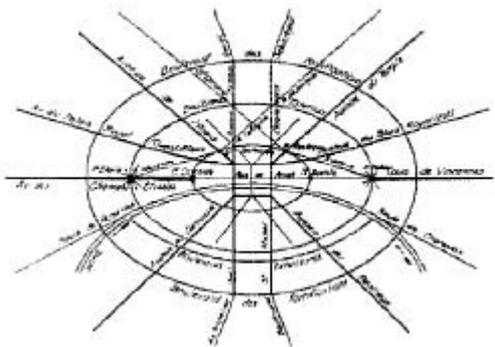


Fig. 2.10 - Modelo de Eugène Hénard para Paris.

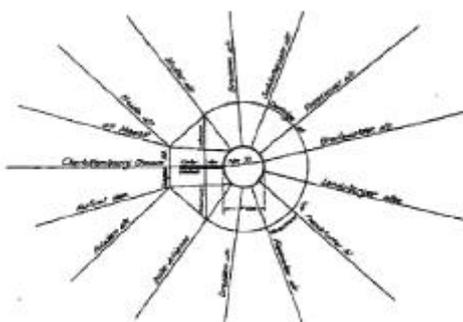


Fig. 2.11 - Modelo de Eugène Hénard para Berlin.

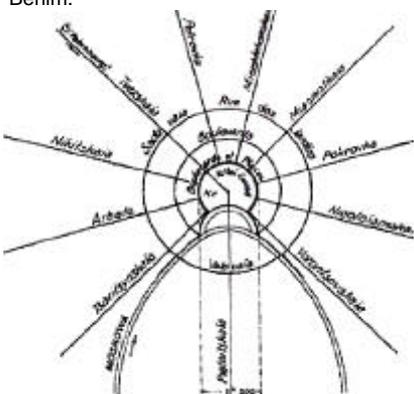


Fig. 2.12 - Modelo de Eugène Hénard para Moscou.

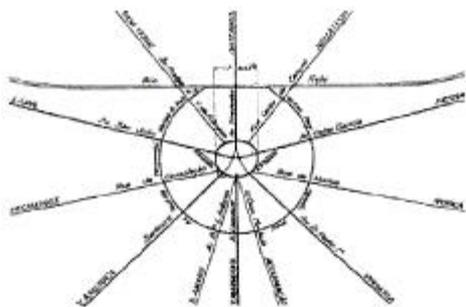


Fig. 2.13 - Modelo de Prestes Maia para São Paulo.

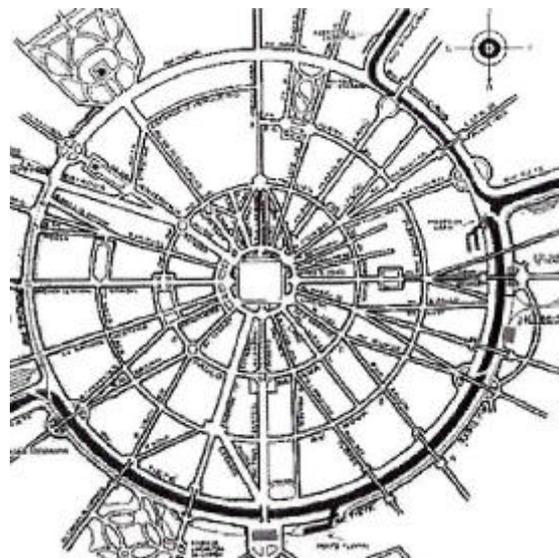


Fig. 2.14 - Plano das Avenidas de São Paulo. Prestes Maia, 1930.

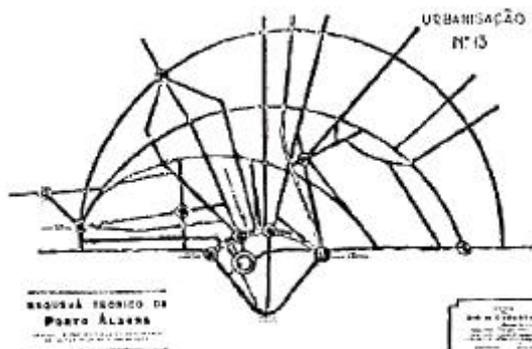


Fig. 2.15 - Contribuição. Esquema Teórico de Porto Alegre, Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, 1936-38.

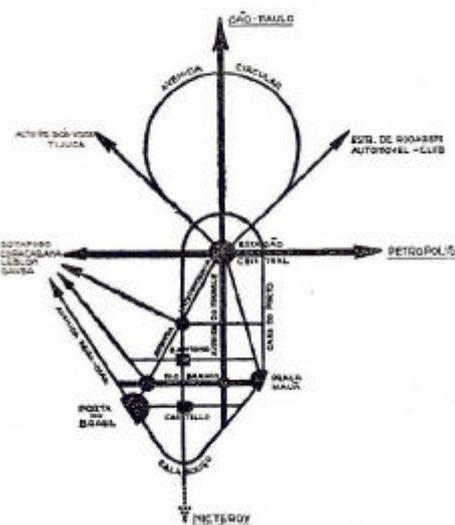


Fig. 2.16 - Alfred Agache. Plano de Avenidas do Rio de Janeiro: "Os Cinco Dedos", 1930.

Fernando Diniz Moreira, em seu artigo “*The French Tradition in Brazilian Urbanism*”⁴⁶, situa a *Contribuição* na perspectiva dos planos efetuados no Brasil na década de 30, tributários da tradição do urbanismo francês da SFU e especificamente do Plano Agache para o Rio de Janeiro, juntamente com o Plano para Recife de Nestor de Figueiredo e o Plano de Urbanização de Arnaldo Gladosch para Porto Alegre. Através da análise dos planos, e de sua implementação durante o Estado Novo, procura demarcar a transferência das idéias e dos métodos do urbanismo francês para o Brasil, sua relação com a forma da cidade moderna brasileira e com a própria difusão do urbanismo moderno no país.

Embora o processo seja muito mais tangível no caso de Gladosch, que colaborou com Agache no Rio de Janeiro, e foi contratado por Loureiro da Silva justamente por esta credencial, a influência é óbvia e explícita na *Contribuição*, e reconhecida pelos autores. Ao contrário do que ocorre com Gladosch, que absorve o método diretamente de Agache, filtrado através de seu próprio *background* acadêmico no urbanismo alemão, na *Contribuição* sua influência é circunscrita a uma leitura da edição em português do livro de Agache. Mesmo que a leitura tenha sido atenta e sistemática, a influência se dá muito mais na superfície do Plano de Agache para o Rio – no tratamento dos espaços monumentais e na linguagem formal empregada – do que na transferência do método e dos conceitos e ideologias que o embasavam.

Paiva, em sua crítica posterior à *Contribuição*, atribuía a autoproclamada “unilateralidade” do trabalho, em parte à precariedade do seu referencial teórico, e em parte às referências diretas de Agache e Prestes Maia.

*“Em face dessa situação, dedicamos nossos esforços, quase que exclusivamente, ao problema viário. Essa visão unilateral do problema era resultado, em parte, do grau de nosso desenvolvimento teórico e, em parte, das tendências urbanísticas então dominantes. Recebemos a influência dos métodos e das soluções preconizadas em dois grandes trabalhos – o ‘Plano do Rio de Janeiro’, de autoria do arq. A. Agache e o ‘Plano de Avenidas de São Paulo’, do urbanista patricio F. Prestes Maia. Do trabalho do primeiro aprendemos, tão somente, a técnica de tratamento urbano de caráter monumental, típico da urbanística clássica e, do segundo, os métodos de análise e solução dos problemas viários de uma cidade contemporânea”.*⁴⁷

Ao reconhecer que do exemplar trabalho de Agache para o Rio de Janeiro, considerado o mais acabado exemplo da aplicação do método e das idéias do urbanismo da SFU, tinha retido apenas a técnica do tratamento urbano de caráter monumental, Paiva cândida e involuntariamente confessa a superficialidade da leitura, ou tenta desqualificar seu real entendimento.

⁴⁶ MOREIRA, Fernando Diniz. “The French Tradition in Brazilian Urbanism: The Urban Remodeling of Rio de Janeiro, Recife and Porto Alegre during the *Estado Novo* (1937-1945)”, University of Pennsylvania.

⁴⁷ PAIVA, 1951, op. cit., p.11.

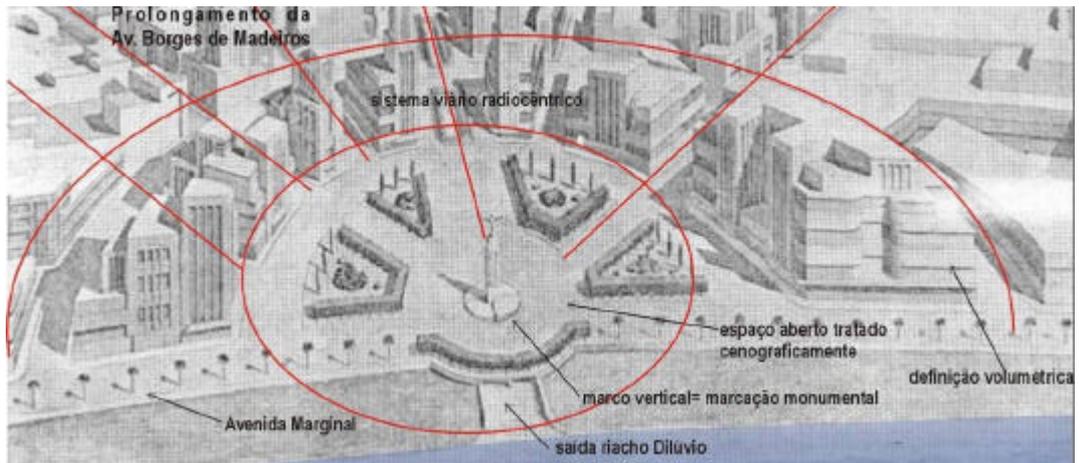


Fig. 2.17 - Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre. Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva (1936-1938). Perspectiva do Parque de Confluência.

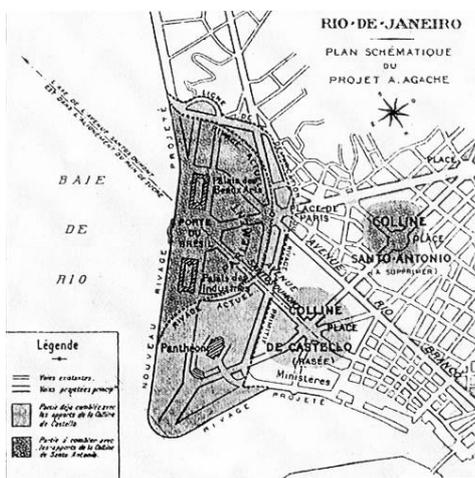


Fig. 2.18 - Alfred Agache. Plano para o Rio de Janeiro. Plano Esquemático, 1930.

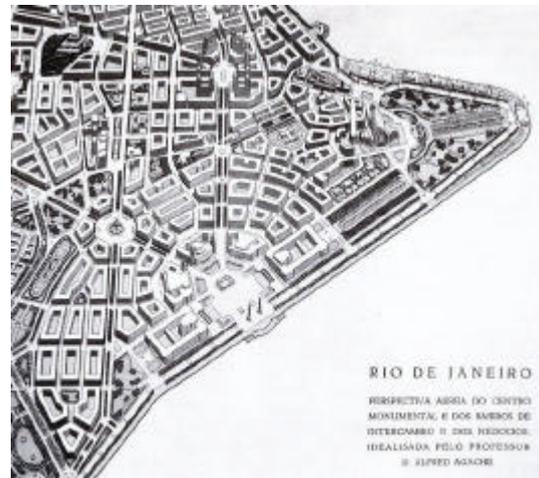


Fig. 2.19 - Alfred Agache. Plano para o Rio de Janeiro. Perspectiva, 1930.

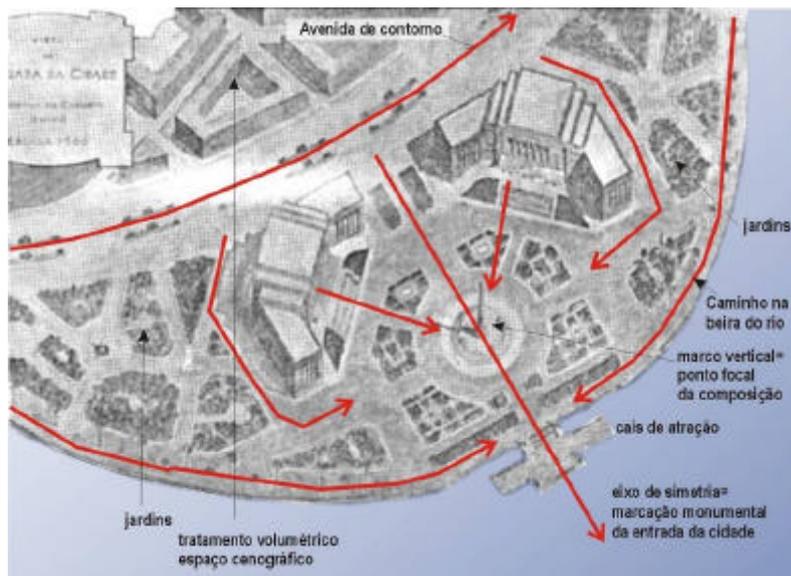


Fig. 2.20 - Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre. Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva (1936-1938). Perspectiva da Entrada da Cidade.

O plano de Agache é composto de três partes. A primeira parte é um extenso estudo da cidade, em todos seus aspectos, realizado nos moldes das *urban surveys*, que mais tarde serão reconhecidas por Paiva como pré-requisitos essenciais para um plano urbano, e rebatizadas pela expressão de origem uruguaia “*Expediente Urbano*”. A segunda parte, “Rio de Janeiro Maior”, é o plano urbano propriamente dito, que considera as funções do Rio como cidade-capital e grande metrópole americana de importância portuária, produtiva, político-institucional e cultural, enfatizando a circulação e o zoneamento. A terceira parte trata da infra-estrutura e equipamento, principalmente saneamento, esgotos e abastecimento de água.

Numa metáfora biológica com o organismo vivo, recorrente nos discursos justificativos dos métodos e planos da SFU, o sistema viário constituía o esqueleto do plano, e o zoneamento sua distribuição interna, o que Paiva aparentemente não entendeu à época, ou preferiu não reconhecer⁴⁸. É uma pena, pois o “modelo” desenvolvido por Agache para o Rio (“*Os Cinco Dedos*”, Fig. 2.16), uma cidade cujo centro que não é o centro geográfico, e com desenvolvimento fragmentado ao longo dos vales e praias, tem mais pontos em comum com Porto Alegre do que os “modelos” desenvolvidos por Hénard para as cidades européias, que serviram de referência para Prestes Maia em São Paulo e daí para Ubatuba de Faria e Paiva em seu “esquema teórico” para Porto Alegre na *Contribuição*.

É procurando representar no plano os valores simbólicos e o caráter da cidade e de suas instituições, de acordo com os princípios do “*urbanisme parlant*” da SFU, que Agache desenvolve suas intervenções formais na Porta do Brasil, Jardins do Calabouço, Esplanada e Praça do Castelo. Para a SFU e Agache, urbanismo é também uma arte de composição, e a forma adequada da cidade depende de conjuntos arquitetônicos e espaços urbanos de caráter apropriado, utilizando a técnica *Beaux-Arts* de composição e o vocabulário da cidade figurativa do século XIX modernizado por Haussmann em Paris (quarteirões, *boulevards*, ruas e praças configuradas, perspectivas, sistemas em estrela)⁴⁹. Quando Paiva se refere à influência limitada “*tão somente a técnica de tratamento urbano de caráter monumental*”, revela um entendimento superficial da dimensão morfológica do urbanismo de Agache, retendo apenas parte de seu verniz formal, de uma maneira ingênua, e esvaziada de seus conteúdos.

⁴⁸ “Concluindo, desejo frisar, mais uma vez, o caráter deste trabalho, sua unilateralidade. Foi um esforço urbanístico sem a suficiente base real – o estudo e a planificação do corpo urbano através de um Zoneamento, o único ponto de partida científico para a obtenção de um plano viário adequado”. PAIVA, 1951, op. cit., p. 13. Posteriormente, entretanto, Paiva utilizaria literalmente tanto o conceito quanto a terminologia de Agache, ao referir-se ao sistema viário como esqueleto da cidade e ao zoneamento como espinha dorsal do urbanismo.

⁴⁹ Conforme nota Diniz Moreira, “(...) Agache mastered classical composition in order to define urban spaces, using the haussmanian-baroque vocabulary (...), and to confer monumentality and majesty to the buildings. Urban design and architecture were unified in a stable and coherent image of city free of contradiction and disorder”. Cf. MOREIRA, op. cit., p. 5.

As demais referências morfológicas da Contribuição são variadas. Paiva não se ocupava normalmente da definição arquitetônica de seus trabalhos, que ele seguidamente se referia como “plástica” e atribuía ao campo da arquitetura e não da “urbanística”. Ubatuba de Faria também carecia de definições morfológicas. Dessa forma, devemos atribuir ao arquiteto Christiano de La Paix Gelbert e aos desenhistas Álvaro Gonzaga e Francisco Pellanca a imagem formal dos espaços urbanos projetados. As referências óbvias estavam nas imagens e desenhos dos livros de Prestes Maia e Agache, e na linguagem dos edifícios da Exposição Farroupilha de 1935 (muitos dos quais projetados por de La Paix Gelbert).

Conforme nota Rovatti, o resultado plástico exprime uma “*mélange*” de referências formais que no geral resulta estranho e surpreendente⁵⁰. Essa mistura revela-se ingênua, como no caso do bairro residencial da Praia de Belas e da Entrada da Cidade, especialmente se comparada às referências de Agache e Prestes Maia, ou francamente tosca, como no desenho de Álvaro Gonzaga para o túnel da Conceição (Fig. Nº35 de *Contribuição*). As plantas dos projetos de urbanização apresentam maior qualidade, possivelmente produto da experiência dos desenhistas na execução do Cadastro e Planta Topográfica de Porto Alegre, desenvolvidos na primeira metade da década de 30.

Em sua análise morfológica do aterro, Bohrer chama a atenção para o caráter cenográfico das propostas, creditado à influência de Agache e do movimento *City Beautiful*.

*“É um modelo em que a arquitetura nasce junto com o projeto urbanístico. Os quarteirões fronteiros ao grande parque (...) eram volumetricamente definidos em linguagem Art-Déco (...). Nos dois espaços (...) identifica-se os fortes valores de representação e de valorização visual do espaço público. A ordenação formal dos conjuntos, inspirada no paradigma City Beautiful, demonstra a intenção plástica de marcar uma nova relação da cidade com o Lago Guaíba”.*⁵¹

A vinculação do estudo ao Movimento *City Beautiful* certamente pode ser investigada; entretanto, é a persistente influência da metodologia da SFU, através de Agache, mas também de Prestes Maia, e do urbanismo alemão, divulgado através dos tratadistas do final do século XIX e início do XX nos meios técnicos locais, que merece maior aprofundamento. A ligação de Paiva com o *City Beautiful* está associada ao fato de utilizar-se na divulgação de seu trabalho da famosa frase de Daniel Burnham, autor com Edward Bennett do Plano de Chicago (1909) e um dos promotores do movimento: “*make no little plans*”⁵². No caso, entretanto,

⁵⁰ ROVATTI, 2001, op. cit., p.106.

⁵¹ BOHRER, 2001, op. cit., p. 79-80.

⁵² Paiva utilizou-a em palestra na Sociedade de Engenharia em 1936, e na apresentação de “Novo Bairro...”, op. cit., p. 138. A citação completa de Burnham é “*Make no little plans; they have no magic to stir men’s blood and probably themselves will not be realized. Make big plans; aim high in hope and work, remembering that a noble, logical diagram once recorded will never die, but long after we are gone will be a living thing, asserting itself with ever-growing insistency.*” Ela aparece

Paiva retirou-a diretamente da tradução para o português da frase empregada por Agache em sua obra, emulando a convocação entusiasmada pelos planos urbanos de maior ambição e abrangência. É improvável que a equipe local não conhecesse o projeto de Burnham e Bennett para Chicago, pelo menos a planta geral, um dos desenhos mais divulgados dos primeiros 30 anos do século XX (Fig. 2.21), e as largamente difundidas aquarelas de Jules Guérin. Seu emprego, entretanto, parece resultar mais da influência da leitura de Agache e Prestes Maia que do estudo ou adesão à obra de Burnham e ao movimento.

O urbanismo alemão é uma referência obrigatória nos meios técnicos locais nas primeiras décadas do século XX, e certamente na *Contribuição*. Como vimos no capítulo anterior, sua chegada ao Brasil (e a Porto Alegre) se dá através de Saturnino de Brito, que introduz especialmente Camilo Sitte, com forte penetração na Escola de Engenharia, nas disciplinas de engenharia sanitária. A seguir, sua divulgação beneficia-se dos arquitetos alemães que vão dominar o panorama local nos anos 10 a 30, trazendo para os meios técnicos e acadêmicos tratadistas como Joseph Stübben⁵³, com sua “enciclopédia” *Der Stadtebau*, e Rud Eberstadt.

Stübben e Eberstadt participaram com destaque da *Town Planning Conference* do RIBA, em Londres (1910), onde se confrontaram as experiências inglesas (com Howard, Geddes, Unwin e a Cidade-jardim), americanas (Burnham e Bennett com seu Plano de Chicago), alemãs e francesas. Stübben define o urbanismo alemão a partir de sua evolução; dominado pela influência francesa até 1880 (simetrias, avenidas retas, radiais), passa com Sitte a dominar as formas sinuosas e naturalistas e o caráter medieval do ambiente urbano, chegando a uma concepção mista capaz de combinar os dois métodos (Fig. 2.24). Ela concilia o *street planning* (traçado urbano) com o *town planning* (plano urbano, de conjunto ou de extensão), apoiado no *zoning* (zoneamento) e na legislação, não mais apenas “restritiva”, mas de forma progressivamente “vinculante”.

Eberstadt pronuncia-se contra os esquemas concêntricos nucleares de Howard e a favor de uma ordenação radial, com eixos de desenvolvimento urbano a partir do centro, como sistemas lineares autônomos, reclamando a vanguarda para os alemães: “*Refiriéndome específicamente a los temas de esta conferencia, debería decir que Alemania es el único país donde puede estudiarse directamente*

traduzida ao português por Agache (AGACHE, 1930, op. cit., p. 18), de onde foi apropriada por Paiva, e em inglês por Prestes Maia (PRESTES MAIA, 1930, op. cit., p. IX).

⁵³ Joseph Stübben (1845-1936) foi o mais prestigiado urbanista alemão entre 1880 e a Primeira Guerra, e seu *Der Stadtebau – Handbuch der Architektur* teve enorme sucesso e divulgação. A partir de uma seleção de exemplos urbanos, procura estabelecer modelos espaciais aplicáveis na solução dos problemas de expansão e reforma urbana. Suas propostas urbanas combinavam traçados paisagísticos ou “artísticos” à *la Sitte* com elementos da tradição haussmaniana. Alguns de seus Planos de Expansão (Colônia, de 1891, o mais conhecido, Königsberg e Brünn) foram apresentados em congressos e publicados por Unwin em *Town Planning in Practice*.

*la inseparable conexión entre el town planning, el street planning y la base de la vida social: el housing”*⁵⁴.

Um dos maiores divulgadores do urbanismo alemão em Porto Alegre na década de 20 foi o engenheiro Benno Hofmann. Em 1925 publicou um artigo em duas partes na revista EGATEA da Escola de Engenharia, denominado *Notas sobre o arruamento das cidades*⁵⁵, no qual defende o urbanismo e pela primeira vez entre nós sua institucionalização como disciplina, declarando-se discípulo dos engenheiros alemães Brix e Genzmer, com os quais teria estudado na *Technische Hochschule* (Escola Técnica Superior) de Berlim o urbanismo, “ouvindo de suas bocas a sciencia apregoada por Sitte, Hénard, Stübben, Brown, Saturnino de Brito e muitos outros mestres de renome universal”. Numa linha próxima à de Saturnino de Brito a partir de Camillo Sitte, Hofmann critica o traçado dos bairros industriais da zona norte de Porto Alegre (como Navegantes), implantados na virada do século com padrão em grelha (“oferece o aspecto de um tabuleiro de xadrez de uma uniformidade monótona e insípida”), observando que eles deveriam obedecer a um plano geral, “traçado conforme as exigências modernas da ciência ou arte de construção das cidades (*Urbanisme, Town Planning*)”⁵⁶.

Hofmann mostrava-se atualizado com a terminologia técnica da época, discorrendo com desenvoltura sobre os tipos básicos de traçado, sobre a necessidade de classificação de ruas e a concepção de praças, agregando recomendações técnicas (geralmente derivadas das exigências sanitárias e topográficas) e estéticas (variedade, critérios pitorescos e paisagísticos para o traçado, curvas). É certo que tanto as preocupações urbanísticas, quanto os textos básicos que as embasavam (os tratadistas alemães), tivessem ampla divulgação e aceitação nos meios técnicos da engenharia local, servindo de referência para a formação de Ubatuba de Faria e Paiva na Escola de Engenharia. O traçado de Ubatuba de Faria para o Bairro Operário-industrial na zona norte é uma evidência disso, mostrando referências a Saturnino de Brito e ao urbanismo alemão, especialmente aos traçados das cidades operárias alemãs do final do século XIX e aos planos de expansão do início do século XX, ponto de convergência entre a doutrina de Camillo Sitte e a cidade-jardim inglesa. Na verdade, trata-se de uma cidade-jardim com sotaque alemão.

Apesar de desqualificada por um dos autores como plano de abrangência reduzida, e limitado às questões viárias, a *Contribuição*, justamente por esses motivos, é mais do que isso. Modela um esquema teórico para Porto Alegre

⁵⁴ CIUCCI, Giorgio et alii. *La Ciudad Americana*, 1975, op. cit., p. 122 e 229-30. Para o urbanismo alemão ver também GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., pp. 248-257.

⁵⁵ HOFMAN, Benno. *Notas sobre o arruamento das cidades*. In: EGATEA, Escola de Engenharia, Porto Alegre, 1 (10):1/7, jan/mar 1925 e 2(10):80/3, abr/jun 1925. O papel de Hofmann é destacado por Weimer (WEIMER, 2004, op. cit., especialmente em *Os prenúncios da modernidade*, p. 173-181), Souza (SOUZA, 2004, op.cit., especialmente 1.3 – *O meio da Engenharia em Porto Alegre*, pp. 55-63), e mereceu um verbete como um dos “pioneiros da primeira geração de urbanistas” em *Urbanismo no Brasil – 1895-1965* (LEME, 1999, op. cit., p. 482).

⁵⁶ HOFMANN, 1925, op. cit., p. 80.

baseado nos esquemas de Hénard apresentados por Prestes Maia (e complementados por ele com o esquema para São Paulo), que consagra a cidade rádio-concêntrica em substituição ao padrão radial até então predominante, com persistente influência em todos os planos futuros. Aplica o modelo sobre a cidade de crescimento fragmentado dos anos 30, definindo uma rede viária de radiais e perimetrais que igualmente vão persistir nos traçados dos planos que se seguirão, já a partir do primeiro, o Anteprojeto de Gladosch, que vai utilizá-la como base para sua estrutura.

Espelhados em Agache e em suas peças urbanas para o Rio de Janeiro, são propostas duas novas centralidades através de um bairro residencial na Praia de Belas, e um bairro industrial-operário na zona norte. O primeiro bebe direta e despudoradamente em Agache, no Centro de Negócios da Praça do Castelo a na Porta do Brasil. Talvez por isso tenha sido tão violentamente renegado depois por seu autor. O segundo revela referências cruzadas, agregando Camillo Sitte e o urbanismo alemão, a cidade-jardim, Hénard no desenho da rótula e Agache no desenho portuário e industrial.

Quanto à SFU, parece claro que sua influência não se manifesta diretamente, mas através de Agache e, em menor medida, Prestes Maia. O método da SFU, aplicado exemplarmente por Agache no Rio de Janeiro, foi assimilado através do princípio da imitação⁵⁷ ilustrando as formas por vezes sinuosas ou transversas que assume a transferência de idéias urbanísticas entre nós. Ao mirar no Rio de Janeiro transformado e reformado por Agache como modelo de cidade a atingir, Paiva e Ubatuba de Faria buscavam no mais acabado exemplo, e sem o saber, a cidade ideal da SFU, certamente um dos mais recorrentes e bem sucedidos modelos urbanísticos do entre guerras.

Pela relativa singeleza das leituras, os resultados são em geral modestos, mas serviram para produzir e divulgar (através da Exposição de Urbanismo e da edição do trabalho) novas referências urbanísticas, ilustrando como ocorriam os processos de transferência de idéias no período. Ao mesmo tempo, integram a corrente de outras experiências similares no Brasil da década de 30, como Nestor de Figueiredo em Recife, Atílio Correia Lima em Niterói e em Goiânia, e Gladosch em Porto Alegre, além de Prestes Maia em São Paulo e Agache no Rio de Janeiro (e depois Curitiba). Enfim, a *Contribuição* é, também, o que descreve Paiva (um plano viário espelhado nos dois exemplos mais acabados da década), mas vai um pouco além, ao fornecer um elenco de imagens e soluções que, mesmo ingênuas, serviram de plataforma para as novas propostas dos anos 40 e 50.

⁵⁷ As teorias difusionistas da imitação e da inovação eram partes essenciais da filosofia social de Gabriel Tarde, apresentadas em "*Les lois de l'imitation*", de 1890, citado por Agache. Elas constituíram uma das bases conceituais das idéias de Agache e da SFU sobre a teoria do talento e a difusão de modelos a partir do centro para a periferia; os desenhos concêntricos as representavam exemplarmente, dentro dos princípios do "*urbanisme parlant*". Ver UNDERWOOD, 1991, op. cit., pp. 133-140.



Fig. 2.21 - Daniel Burnham e Edward Bennett. Plano para Chicago, 1909.



Fig. 2.22 – Leon Jaussely (SFU). Plano para Paris (1º Prêmio Concurso), 1919.

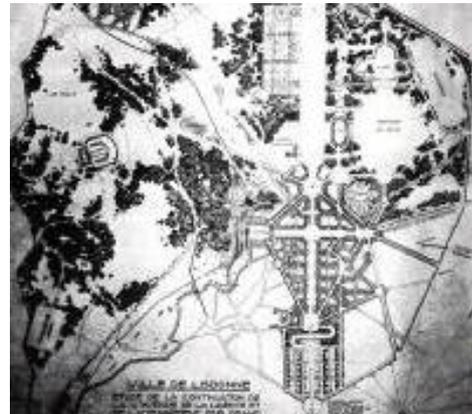
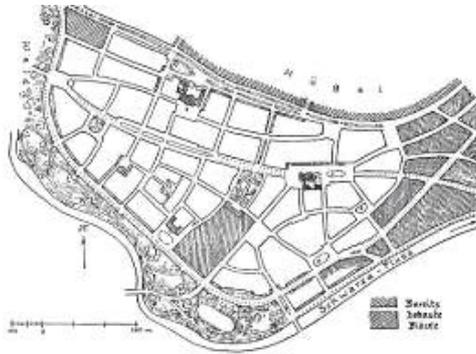


Fig. 2.23 – J.C. Forestier (SFU). Avenida da Liberdade e extensão norte de Lisboa, 1925.



2.24 – Joseph Stübben. Projeto para Brunn (Publicado por Unwin in *Town Planning in Practice*).



Fig. 2.25 – Porto Alegre na década de 30. Cruzamento da Borges de Medeiros e Rua da Praia.



Fig. 2.26 – Centro de Porto Alegre e porto na década de 30.

3º CAPÍTULO UM PLANO DE URBANIZAÇÃO

INTRODUÇÃO

“Sinto-me feliz (...) em poder dar forma ao sonho de todos os técnicos desta capital: organizar um plano diretor para a cidade, justamente no momento em que atinge o ponto próprio à sua efetivação. Porto Alegre sai, agora, do seu caminho colonial, da sua fase primitiva de formação. E, como organismo que vive e se desenvolve, o melhor ponto para encaminhar essa formação é a adolescência, motivo por que espero torná-la uma das mais belas cidades do Brasil e da América do Sul” (Loureiro da Silva, Um Plano de Urbanização, p. 126).

Para o prefeito Alberto Bins, Comissário Geral da Exposição de 35, ainda fresca na memória coletiva, e homem de confiança do Governador Flores da Cunha, Porto Alegre já tinha implantado o essencial das obras do Plano de Melhoramentos, e dispunha de uma base sólida para o seu planejamento urbano futuro com os estudos da *Contribuição*, apresentados com grande repercussão técnica e de público na Exposição de Urbanismo de 1936. Durante o ano de 37, entretanto, acirrou-se a disputa que opunha as pretensões de hegemonia e autonomia regional do governador e o projeto político centralizador e autoritário de Vargas, que resultou no golpe do Estado Novo. Pressentindo o desenlace e com sua base de apoio cindida, Flores da Cunha renunciou e refugiou-se no Uruguai; Alberto Bins exonerou-se em solidariedade a Flores, assumindo como prefeito Loureiro da Silva, advogado e político do PRL, indicado diretamente por Vargas.

Loureiro da Silva administrou Porto Alegre de 1937 a 1943, e não via as coisas como Bins. Decidido a renovar a cidade e marcar época em um projeto com pretensões políticas mais ambiciosas, Loureiro assentou sua estratégia sobre a modernização física acelerada da capital, na qual nem os estudos da *Contribuição* (modestos e relativamente provincianos) nem os métodos da administração anterior tinham lugar. Nesse projeto, o Plano Diretor assumia um papel central, e vai buscar no Rio de Janeiro em 1938 o engenheiro-arquiteto Arnaldo Gladosch para elaborá-lo. Paralelamente, contratou um censo imobiliário, a reorganização administrativa, um cadastro por levantamento aerofotogramétrico, e criou o Conselho do Plano Diretor, para acompanhar e discutir os problemas da cidade e legitimar as propostas do plano. Assim guarnecido, lançou-se às obras da reforma e reestruturação urbana, e em seus seis anos de mandato mudou a face de Porto Alegre. Ao final de governo, mandou elaborar e publicar o volume *Um Plano de Urbanização*, como relatório das realizações da administração e testemunho do seu legado para o planejamento da cidade.

O 3º Capítulo da Tese trata de UM PLANO DE URBANIZAÇÃO, a partir de uma análise inicial que procura situar seu contexto e dois personagens principais do triângulo em que ele se assenta: o prefeito Loureiro da Silva e o urbanista Arnaldo Gladosch. A seguir, é feita uma análise crítico-comparativa dos

sucessivos Estudos, Anteprojetos e Planos de Gladosch para Porto Alegre entre 1938 e 1943, detendo-se no documento principal, objeto de minuciosa descrição e análise de sua estrutura e de suas partes, com a introdução do terceiro vértice do triângulo: o engenheiro e urbanista Edvaldo Pereira Paiva. Paiva organizou o *Expediente Urbano*, e aparece como protagonista a partir da “colaboração técnica” na redação e estrutura de *Um Plano de Urbanização*, onde inicia um trabalho de desqualificação e ocultamento da contribuição técnica e teórico-metodológica de Gladosch. Em *Urbanisme Parlant* em Porto Alegre, serão analisadas as palestras de Gladosch frente ao Conselho do Plano Diretor, exercendo uma característica básica do método da *Société Française des Urbanistes* (SFU), a busca constante do convencimento através do discurso expositivo.

Uma cidade feita para durar detém-se nos projetos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos apresentados no Plano, ilustrando objetivos de coerência, economia e permanência das obras urbanas, permitindo que se fale em um “*Sistema do Belo Público*” em analogia àquele montado por Haussmann, Alphand e Belgrand em Paris. Procura-se sintetizar a notável contribuição arquitetônica de Gladosch em Porto Alegre, tangencial ao foco principal da Tese, e objeto de outra Tese de Doutorado em Arquitetura em desenvolvimento no PROPAR/UFRGS, a cargo de Anna Paula Canez. Finalmente, em *A mão e sua impressão* são analisados e comparados dois projetos apresentados quase simultaneamente para o Centro Cívico na Praça da Matriz, notavelmente exemplares de dois paradigmas urbanos em confronto na década de 40: os projetos de Arnaldo Gladosch e de Jorge Moreira.

O TRIÂNGULO ESCALENO

José Loureiro da Silva assumiu a prefeitura em 21 de outubro de 1937, um dia depois da decretação do Estado Novo, nomeado pelo interventor federal no estado general Manoel de Cerqueira Daltro Filho. Loureiro era advogado e deputado estadual pelo Partido Republicano Liberal (PRL), destacando-se como um dos líderes de sua ala dissidente, que permaneceu fiel a Vargas, fustigando Flores da Cunha na Assembléia a partir de 1936¹. Tratava-se de um dos melhores quadros políticos e executivos dos republicanos no estado, que vinha preparando-se para assumir encargos de maior responsabilidade por mais de uma década, e

¹ José Loureiro da Silva (19/03/1902-03/06/1964) formou-se pela Faculdade Livre de Direito do Rio Grande do Sul em 1923, já vinculado ao PRR, iniciando uma carreira pública antes mesmo de formado. Após vários cargos como promotor público e Subchefe de Polícia no interior, foi delegado de Polícia em Porto Alegre (1925), intendente em Taquara (1930) e Gravataí (1931), destacando-se como administrador público ousado, e posteriormente como político, elegendo-se deputado estadual pelo PRL na constituinte estadual de 1934. Para acompanhar a trajetória de Loureiro, ver: DE GRANDI, Celito. *Loureiro da Silva: o charrua*. Porto Alegre: Literalis, 2002. Para uma minuciosa análise do período, com ênfase nas relações entre as transformações urbanas e a legislação, ver o Capítulo 1 (A cidade autoritária: 1937-1943) da tese de ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade – Porto Alegre 1937-1961*. São Paulo (Tese de Doutorado FAUUSP): FAUUSP, 2004.

foi indicado diretamente pelo presidente como peça fundamental na recomposição de seus apoios na cidade, e para continuidade de seu projeto político nacional no Rio Grande.

O novo prefeito assumiu com forte suporte político e popular, encerrando um ciclo de quarenta anos de predomínio dos positivistas do PRR no governo local, mas dentro do que se convencionou chamar *Estado Novo*, regime autoritário de inspiração corporativa com um projeto de modernização conservadora do país. Administrava por decretos, sem Câmara Municipal, prestando contas apenas ao governador. O prefeito centrou seu discurso e sua prática na modernização da cidade, e procurou legitimidade e apoio para tanto na discussão e divulgação pública das ações, na colaboração de especialistas e na criação de Conselhos. Através do *Conselho Técnico da Administração*, criado logo em 13 de novembro de 1937, procurava cercar-se do primeiro escalão de governo para auxiliá-lo na rotina administrativa. O *Conselho do Plano Diretor*, criado um ano depois, seria o fórum das discussões dos planos, projetos e obras públicas elaborados pela prefeitura.

O *Conselho do Plano Diretor* era um órgão consultivo diretamente ligado ao prefeito, reunindo representantes dos diversos setores envolvidos na produção da cidade, com as seguintes atribuições: “(a) examinar, propor alterações e votar os projetos de reforma urbana; (b) retocar ou ampliar os projetos do Plano Diretor, e (c) fiscalizar a execução dos projetos aprovados do Plano Diretor”. O Conselho deveria acompanhar e discutir os problemas da cidade e as propostas do plano, junto com os órgãos técnicos da Prefeitura e o urbanista contratado, legitimando-as dentro de uma política de “urbanismo de portas abertas” inaugurada por Loureiro². Veremos que na realidade o Conselho acabou transformado em um veículo para o prefeito e seu urbanista exporem e justificarem suas idéias e realizações.

Até então a cidade já havia empreendido grande parte da obra de abertura da Avenida Borges de Medeiros, tendo iniciado outras previstas pelo Plano Maciel

² SILVA, 1943, op. cit., p. 28. O Conselho era uma comissão consultiva de 16 membros, resolvendo por maioria de votos, nomeada pelo Prefeito, com representantes da sociedade civil, de organizações públicas e particulares, e dos chamados “*amigos da cidade*”: Associação dos Proprietários de Imóveis, Centro de Indústria Fabril, Associação Comercial dos Varejistas, Associação Comercial de Porto Alegre, Rotary Club, Associação Riograndense de Imprensa, DAER, Secretaria de Obras Públicas, Escola de Engenharia, Sociedade de Engenharia, Faculdade de Medicina, Sociedade de Medicina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Inspetoria Federal de Estradas e 3ª Região Militar. Essa política era defendida por Loureiro ao justificar a formação do Conselho: “Ao emprendermos a remodelação da cidade através de uma planificação total que viria a afetar profundamente todos os ramos da vida urbana, lançando bases racionais para sua transformação numa grande metrópole, (...) pareceu-nos medida de prudência administrativa realizar uma política de urbanismo de portas abertas, (...) partindo do exame de números e cifras, consultando a opinião pública, facilitando a crítica, e, através desta, proporcionando à Administração uma média de opiniões autorizadas, que permitisse alijar interesses de grupos e fazer, no processo, obra impessoal de conjunto, orientada apenas no interesse da população”. SILVA, 1943, op. cit., p. 18.

para a reforma do Centro, mas ainda não contava com um plano diretor. Machado destaca: “(...) a importância que as gestões de Otávio Rocha e Alberto Bins conferiram à concretização de um Plano Diretor para Porto Alegre, sem conseguirem, entretanto ultimá-lo. Reivindicação antiga, ao longo dos anos 30 sua necessidade é lembrada de maneira mais ou menos incisiva, seja por técnicos, seja pela imprensa ou comentaristas locais”³. O prefeito Loureiro da Silva pressentia essa demanda, e tinha interesse pessoal pelas questões técnicas da cidade e do urbanismo. Desde o início do mandato, defendia a idéia da cidade como “patrimônio público”, comum a toda a população, e a necessidade de um plano diretor de conjunto, que fixasse diretrizes de longo prazo para a cidade, direcionando seu desenvolvimento e enquadrando o plano de obras que pretendia iniciar.

Entretanto, o prefeito não se contentava com uma solução “interna” para o plano, a cargo dos técnicos municipais, preferindo uma solução de maior impacto, visibilidade e credibilidade pública. O exemplo era Agache no Rio de Janeiro, onde apesar do malogro inicial suas propostas começavam a ser implementadas pelos planos do prefeito nomeado Henrique Dodsworth⁴. Mirando em Agache, a escolha de Loureiro acabou fixando-se em Arnaldo Gladosch, que tinha sido seu colaborador e apesar do nome era brasileiro, evitando problemas com a nova legislação profissional.

Nascido em São Paulo, Arnaldo Gladosch (1903-1954) estudou na Alemanha, na Escola Superior Técnica da Saxônia em Dresden, onde se diplomou como engenheiro-arquiteto em 1926 e depois se especializou em urbanismo. Em 1927, recém formado e de volta ao Brasil, escreve para *O Jornal*, do Rio de Janeiro, uma série de cinco artigos sobre questões urbanísticas da cidade, a necessidade de um Plano Diretor, e sobre a contratação de Agache. Dessa forma, credencia-se para trabalhar como colaborador na equipe que Agache monta no Rio de Janeiro, encarregando-se das áreas industriais. Na década de 30, encontra-se estabelecido com o Escritório Técnico Arnaldo Gladosch no Rio de Janeiro, na Av. Rio Branco, de onde vai desenvolver os Planos para Porto Alegre. Enquanto trabalhava nestes, contratou uma série significativa de projetos arquitetônicos em Porto Alegre, como os Edifícios SULACAP (1938-49), SUL

³ MACHADO, Nara Naumann. *Modernidade, arquitetura e urbanismo: o centro de Porto Alegre (1928-1945)*. Porto Alegre: PUCRS, 1998. Tese de Doutorado em História do Brasil – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUC-RS, 1998, p. 128.

⁴ Agache concluiu seu plano em 1930, e entregou-o na véspera da Revolução de 30. A Revolução substituiu o prefeito Antonio Prado por Pedro Bergamini, que convocou uma *Comissão do Plano da Cidade* para avaliar as propostas de Agache. A Comissão foi dissolvida pelo novo prefeito, Pedro Ernesto, o Plano foi associado à antiga ordem e abandonado. Dodsworth foi nomeado pelo Estado Novo, como Loureiro, e restabeleceu a comissão como *Serviço Técnico da Comissão do Plano da Cidade*, com a missão de avaliar o Plano Agache e adapta-lo às novas condições. Dodsworth (1937-1945) seguiu as diretrizes básicas de Agache, implantando o plano viário e obras de infraestrutura, das quais a mais importante foi a abertura da monumental Avenida Presidente Vargas (*boulevard* de 80 metros de largura e 4 km de extensão, ligando o centro à zona norte e um dos lados do triângulo de vias principais do plano de Agache). Ver UNDERWOOD, 1991, op. cit., ABREU, Maurício, 1987, op. cit., e REZENDE, 1982 e 1999, op. cit.

AMÉRICA (1938-40), UNIÃO (1943), Brasiliano de Moraes - Sede do IAPI (1943), MESBLA (1944-50), MESBLA VEÍCULOS e Edifício CHAVES, exercitando uma prática arquitetônica original e de forte identidade, que vai marcar de forma definitiva a imagem do centro de Porto Alegre.

Conforme Machado, assim como ocorrera com Agache no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, teriam existido objeções à contratação de Gladosch na suposição de ser um estrangeiro, já que sua principal credencial era ter trabalhado com Agache no Plano do Rio. Paralelamente aos contatos com Gladosch, o prefeito encaminha com a empresa “*Serviços Hollerith SA*” a contratação de um Censo Imobiliário com objetivo de racionalizar e modernizar a taxaço municipal. O contrato foi assinado em 20/12/1938, na véspera do de Gladosch.

Gladosch foi contratado “*para a organização do Plano Diretor do Município de Porto Alegre, relativo a saneamento e expansão da cidade, orientação e regularização do traçado das suas vias de comunicação, distribuição dos espaços livres, ampliação do seu porto*”. O seu contrato, no valor total de 450 contos de réis (450:000\$000) divididos em dez parcelas ao longo de 38 meses, especificava a apresentação de estudos preliminares para o Plano Diretor (na escala 1:25.000), para a reformulação do centro da cidade (Planta do Centro em escala 1:5.000), e para o saneamento e a urbanização da Praia de Belas e do vale do Riacho até a ponte da Azenha (na escala 1:5.000)⁵. Considerando que Agache solicitara ao prefeito Alberto Bins o valor de 600 contos pelo Plano Diretor quase dez anos antes, o custo não era excessivo, apesar de Rovatti informar que o salário anual de Paiva era de 18 contos de réis na época, num evidente argumento a favor da solução local.

No relatório preliminar de análise da situação de Porto Alegre (chamado “*Memória*”), apresentado por ele na íntegra na primeira reunião do Conselho do Plano Diretor, em 3/3/1939, Gladosch indica como indispensáveis para a elaboração do Plano Diretor a contratação de um levantamento cadastral e de um levantamento aerofotogramétrico de toda a cidade, além de dados estatísticos de toda ordem, a maioria inexistentes. O prefeito, impaciente com a morosidade do levantamento planialtimétrico quadra a quadra, em elaboração pelos técnicos municipais desde 1936, atendeu às sugestões de seu urbanista, contratando no mesmo ano a empresa de origem alemã Sindicato Condor Ltda.⁶ (com a Guerra

⁵Aprovados os estudos preliminares, Gladosch deveria submeter plantas definitivas do Projeto de Saneamento e Urbanização da Praia de Belas e Vale do Riacho (nas escalas de 1:1.000 até 1:100, a juízo da Prefeitura), Planta Geral do Município (na escala 1:10.000), e o *Plano Diretor da Cidade* (em escala 1:2.000 e 1:1.000), com plantas gerais de Zoneamento, Traçado das redes e Distribuição de Espaços Livres Públicos em escala 1:10.000, e seções detalhadas das principais vias, praças e estudo de sua arborização e gabarito de edificações. Além disso, comprometia-se com Projetos de Urbanização (em escala 1:2.000) para diversos equipamentos (Jardim Botânico, Horto Florestal e Cidade Universitária), com a elaboração de projetos arquitetônicos típicos para Escola Pública de 250 alunos e Mercado Local, a organização de uma extensa coleção de estatísticas, e ainda o anteprojeto da legislação do Plano.

⁶ A empresa foi contratada em 05/07/1939, seis meses depois da sugestão de Gladosch, devendo fornecer restituição dos vôos com pranchas em escala 1:2.000, e planta geral do município em

transformada em *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.*), para a execução do Levantamento Aerofotogramétrico e cadastro técnico municipal.

O chamado "*Plano Gladosch*" consiste na realidade em quatro estudos sucessivos para a cidade, denominados alternativamente Planos, Anteprojetos (ou *Ante-projetos*) ou os dois, apresentados diretamente ao Conselho do Plano entre 1939 e 1943 por Arnaldo Gladosch, em diferentes graus de abrangência e detalhamento. O mais conhecido é o denominado 3º Estudo, mas o "definitivo" é o 4º, cuja Planta de Urbanismo, identificada como "*Plano Director da Cidade de Porto Alegre - Anteprojecto*", foi posteriormente publicada, acompanhada de outros estudos e projetos, de uma exposição de obras realizadas, proposta de nova legislação e atas do Conselho do Plano Diretor, como uma "Prestação de Contas" da administração no final da gestão Loureiro da Silva.

A análise dos planos deverá ser efetuada com base nos documentos reproduzidos de forma desordenada em "*Um Plano de Urbanização*", e em outras fontes secundárias, já que os desenhos originais produzidos por Gladosch em seu escritório no Rio de Janeiro não foram ali localizados, nem nos arquivos municipais. As plantas e desenhos sempre acompanharam as exposições de Gladosch no Conselho, conforme atestam as transcrições das atas e diversas fotos. Sua inexplicável desaparecimento dificulta a comprovação de uma série de elementos consensualmente aceitos nas sucessivas análises do plano, desde sua apresentação. As citações extraídas de "*Um Plano de Urbanização*", forçosamente numerosas, têm as respectivas páginas indicadas diretamente entre parêntesis ao final das mesmas.

O Plano sistematiza estudos parciais desenvolvidos pela administração municipal em quase duas décadas, dá continuidade às principais propostas do Plano Maciel para a área central, e consolida a visão rádio-concêntrica da estrutura urbana de Porto Alegre. Esta é reforçada pelo projeto das perimetrais (aproveitadas das propostas da *Contribuição*), pela ênfase morfológica nas radiais e pela proposta de uma travessia a seco do Guaíba pela ponta da península. A contribuição da Exposição de 1935 e do projeto de Agache para o Parque Farroupilha são incorporadas ao plano, e são previstos alguns projetos específicos de setores e equipamentos urbanos, desenvolvidos separadamente de acordo com o contrato. Planos e projetos seguem uma abordagem que incorpora a linha metodológica da SFU (tendo o Plano Agache para o Rio como precedente básico), à do "urbanismo alemão" (especialmente no *zoning* e na insistência nos processos de loteio urbano) e uma linha morfológica tributária tanto do urbanismo francês (também chamado "urbanismo formal") quanto do movimento "*Cidades-Jardim*", especialmente do projeto de H. P. Berlage para a Extensão Sul de Amsterdam,

escala 1:10.000, no valor de 1.300 contos de réis e prazo máximo de execução até 31/12/1941. O contrato não foi cumprido integralmente por dificuldades com o fornecimento de materiais em função da guerra, limitando-se às fotos da área mais central da cidade, que ainda assim foram utilizadas por Gladosch em seus estudos e projetos.

ponto de convergência das duas escolas e referência explícita para o projeto da face sul da península no aterro da Praia de Belas.

O primeiro Estudo foi conhecido logo após o contrato, e apresentado ao Conselho na sua primeira reunião juntamente com a “Memória”. Trata-se da “*Planta demonstrativa de normas ideais e bases gerais para a organização de um PLANO DIRECTOR E DE EXPANSÃO URBANA PARA A CIDADE DE PORTO ALEGRE*”⁷, com um plano de conjunto para toda a área urbanizada à época (Fig. 3.1). Considerado por Edvaldo Paiva como o mais completo dos quatro estudos, o Plano traça uma rede viária principal composta de radiais e perimetrais, inspirada na teoria dos “Perímetros de Irradiação” de E. Hénard, cuja aplicação já tinha sido esboçada por Paiva e Ubatuba de Faria na “*Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*” de 1936-38. É o único Estudo em que aparece bem definida a 3ª Perimetral (ou 3º Perímetro), e à rede viária é sobreposto um esquema de zoneamento básico de usos, identificado por cores.

O segundo Estudo conhecido concentra-se na área ao interior da 1ª Perimetral, com propostas para o Centro da cidade, e no saneamento e urbanização do bairro Praia de Belas (Fig. 3.2). É denominado “*Plano Director da Cidade de Porto Alegre. Estudo para a parte central da cidade, inclusive saneamento e urbanização da Praia de Belas*”⁸. Na planta disponível, encontra-se a referência: PLANO GLADOSCH 1939-1940, mas tudo indica tratar-se do estudo de uma alternativa, posteriormente abandonada. O projeto perde muito em relação ao primeiro, especialmente no traçado do aterro da vertente sul da península, um “X”, interceptado ao centro por eixo derivado de um túnel em continuação da Rua João Manoel; uma das pernas articula-se à 1ª Perimetral numa rótula na Avenida Osvaldo Aranha, a outra liga a Ponta da Cadeia à Praia de Belas. A proposta não teve seguimento nos outros estudos, substituída por articulações triangulares.

O terceiro Estudo é usualmente reconhecido como o “Plano Gladosch”. O “*Plano Director da Cidade de Porto Alegre. ANTEPROJECTO*” (Escala 1: 5.000) incide sobre a área ao interior da 2ª Perimetral e parte da zona norte da cidade (Fig. 3.3). Curiosamente, é a planta mais conhecida, constando inclusive nas sucessivas publicações da Prefeitura Municipal como o Plano Diretor da Administração Loureiro da Silva⁹, mas não é reconhecida como tal no Plano de Urbanização. Ele apresenta semelhanças com o quarto Estudo, no traçado viário, no projeto para a Praia de Belas e intervenções no centro, mas também algumas diferenças marcantes nos projetos urbanos, que serão analisadas mais adiante.

⁷ PAIVA, 1951, op. cit., p. 13 e Fig. n. 21, e PORTO ALEGRE. Pôrto Alegre: Plano Diretor – 1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964, p.20.

⁸ PAIVA, 1951, op. cit., p. 14 e Fig. n. 22; e PORTO ALEGRE, 1959, op. cit., p. 21.

⁹ PORTO ALEGRE. Planejar para viver melhor (Folheto/brochura de Divulgação do 1º PDDU, publicado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela). Porto Alegre: PMPA, 1983. Curiosamente, em “*Um Plano de Urbanização*”, é apresentado como o “*primeiro esboço do Préplano*” (SILVA, 1943, op. cit., Fig. n. 24), provavelmente por confusão de Paiva, já que em “*Problemas Urbanos de Porto Alegre*” o mesmo Paiva apresenta-o como terceiro estudo, procedido corretamente pelos anteriores (PAIVA, 1951, op. cit., p.15 e Fig. n. 23).

O quarto Estudo aparece na planta “*Plano Director da Cidade de Porto Alegre – Escala 1:4.000*”, (Fig. 3.5), precedendo a Parte III do documento, que trata do Anteprojeto. Está identificado na legenda como “*O atual Preplano, detalhando a reforma viária nas zonas mais próximas do centro*”, e apresenta a área ao interior da 2ª Perimetral e adjacências. Em algumas plantas, aparece referenciado ao conjunto da cidade, localizando propostas fora da área de abrangência inicial, como o Campus Universitário. O estudo é acompanhado posteriormente pelo detalhamento do Projeto de Reloteamento para a Praia de Belas e os bairros Menino Deus e Azenha (Fig. 3.6), com indicação de equipamentos públicos, espaços abertos e morfologia construída nas quadras. Aparecem bem caracterizadas as implantações da Feira de Amostras na Azenha, do parque no antigo Prado Moinhos de Vento, da nova Estação Ferroviária, do Centro Cívico, e diversas intervenções da rede viária principal, ausentes no Estudo anterior. A expansão do porto a sudoeste é abandonada. É a planta que aparece ao fundo de Loureiro da Silva, na foto em que o prefeito apresentava o plano à imprensa no Salão Nobre da Prefeitura (Fig. 3.8).

Os projetos vão sendo apresentados sucessivamente em conferências de Gladosch frente ao Conselho do Plano Diretor, com mapas e estudos arquitetônicos, compostos por perspectivas, maquetes, fotos de maquetes, dentro da metodologia e dos conceitos de *Urbanisme Parlant* defendidos pela SFU. A partir de seus estudos, Gladosch solicita à Prefeitura outros dados necessários – sobretudo aqueles relacionados à pesquisa urbana e aos levantamentos planialtimétrico e cadastral, já que em função da Guerra na Europa os materiais necessários à reconstituição do aerofotogramétrico contratado impediam sua finalização e entrega.

O detalhamento dos estudos deveria conduzir ao Plano Diretor. Algumas obras definidas nos estudos vão sendo detalhadas pelos órgãos técnicos da Prefeitura e implementadas diretamente pelo prefeito, que delas presta contas ao Conselho. É o caso da implantação de novas radiais, como a Avenida Farrapos (dando continuidade, com modificações importantes, a projetos das administrações anteriores a partir do Plano Maciel), da “*grande croisée*” de Maciel, com a finalização da Avenida Borges de Medeiros e abertura da 15 de Novembro, atual Salgado Filho, e da canalização do Riacho, com saneamento e reloteamento das áreas afetadas.

Os dados solicitados foram posteriormente levantados e compilados no chamado “*Expediente Urbano*”, criado por decreto em 1942 e concluído em novembro do mesmo ano. O Expediente foi coordenado por Edvaldo Paiva, recém retornado de seu Curso de Especialização em Urbanismo na *Facultad de Arquitectura* de Montevideu, de onde trouxe a metodologia de levantamento e organização da pesquisa urbana. Com o Cadastro e o Expediente concluídos, se passaria enfim ao Plano Diretor definitivo, através do ajuste e detalhamento do Anteprojeto de Gladosch.



Fig. 3.1 – Plano Gladosch (I): Planta demonstrativa de normas ideais e bases gerais para a organização do "Plano Diretor e de Expansão para a cidade de Porto Alegre". Arnaldo Gladosch (1938-39).

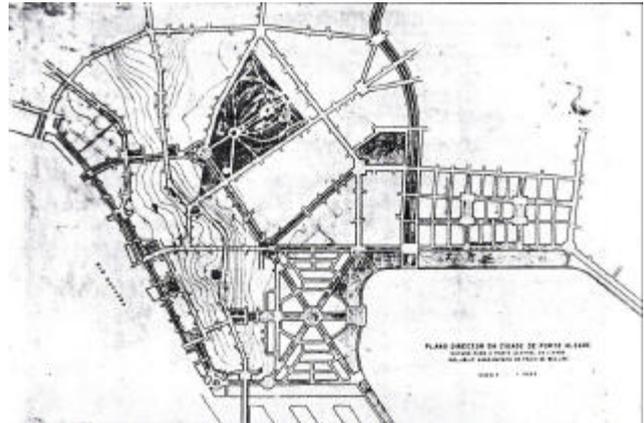


Fig. 3.2 – Plano Gladosch (II): Plano Diretor da cidade de Porto Alegre. Estudo para a parte central da cidade. Arnaldo Gladosch (1939).



Fig. 3.3 – Plano Gladosch (III): Plano Diretor da Cidade de Porto Alegre Anteprojecto, Arnaldo Gladosch (1939-40).

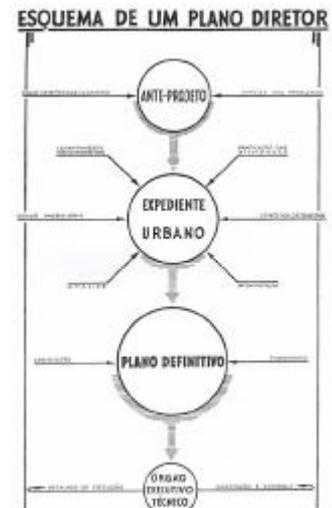


Fig. 3.4 – Um Plano de Urbanização. Esquema de um Plano Diretor.



Fig. 3.5 – Plano Gladosch (IV): Plano Diretor da Cidade de Porto Alegre. Preplano, detalhando a reforma viária nas zonas mais próximas do centro. Arnaldo Gladosch (1940-41).

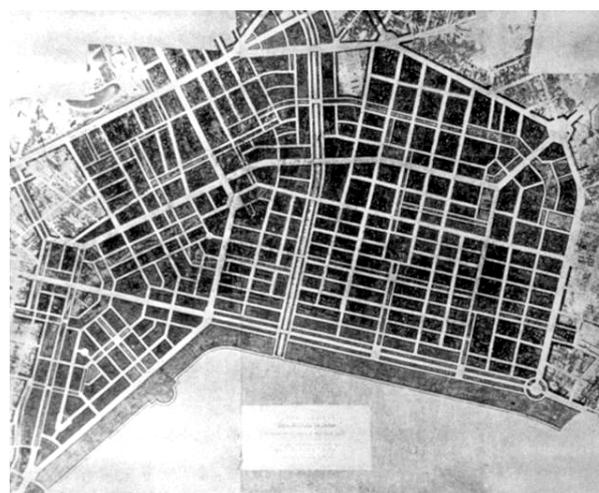


Fig. 3.6 – Plano Gladosch (IV): "Projeto de loteamento total da região compreendida no polígono: sopé do espigão central – av. João Pessoa – rua da Azenha – rua José de Alencar – futura Praia de Belas, o qual seria executado em três etapas". Arnaldo Gladosch (1941-42).

Não houve tempo nem condições para tanto. Por um lado, houve um progressivo esvaziamento da ambição de abrangência geral do Plano em favor da definição e execução de obras de maior urgência ou prioridade para a administração. As obras de recuperação da cidade depois da grande enchente de 1941, e para sua proteção contra futuras repetições da tragédia, reclamavam atenção e drenavam as energias antes concentradas no Plano. O próprio Arnaldo Gladosch parece ter desviado seu foco do Plano geral para os sucessivos projetos correlatos (inclusive os importantes projetos particulares que angariou em sua trajetória porto-alegrense), e para os complicados, desgastantes e custosos estudos de reloteamento da Praia de Belas e saneamento do vale do Riacho, onde literalmente “patinou em terreno pantanoso” nos anos 42 e 43.

Por outro lado, a saída do Prefeito¹⁰, grande locomotiva da implantação do Plano, aceleraria sua passagem para um nível secundário de importância na nova agenda municipal, apesar dos discursos prometendo continuidade. No final da gestão Loureiro da Silva (1942-43), todos os planos e realizações foram compilados e organizados como um Relatório da Administração em forma de livro, com colaboração técnica do já então “urbanista” Paiva, e o trabalho publicado após a saída do prefeito no volume chamado “*Um Plano de Urbanização*”.

Durante todo o período da administração Loureiro, observa-se o desenvolvimento de uma relação de forças entre três personagens, que podemos associar à figura de um triângulo. Dois desses personagens são o próprio prefeito Loureiro da Silva e seu urbanista contratado, Arnaldo Gladosch, já introduzidos. O terceiro personagem estava no cenário desde meados da década de 30, e apesar de ter apresentado suas fichas para o prefeito anterior, Alberto Bins (com a *Contribuição*, em 1936-37), com elas julgava ter reunido cacife suficiente junto ao novo prefeito para ocupar-se do Plano Diretor: trata-se do engenheiro Edvaldo Pereira Paiva.

A figura formada não era estática, variando a posição dos vértices e o tamanho dos lados ao longo do período. Nunca foi um triângulo equilátero, pois as relações entre os elementos nunca foram equivalentes; assemelhava-se mais a um triângulo escaleno, com o lado maior sendo disputado e atraído pelos dois menores. O lado maior sem dúvida era Loureiro, considerado por muitos o melhor prefeito de Porto Alegre, catalisador e força propulsora dos planos e das reformas empreendidas, em termos físico-espaciais, institucionais e sócio-econômicos. Os lados menores variavam, num balanço instável entre a força relativa dos outros dois personagens em cada momento.

¹⁰ Loureiro da Silva deixou o cargo em 15 de setembro de 1943, quatro dias depois da nomeação de Ernesto Dornelles para o governo do Estado, alegando motivos pessoais, como a saúde abalada e prejuízos materiais. Estava desencantado com os limites de seu projeto político (e com os limites de intervenção de seu Plano de Urbanização), e desgastado com os governos estadual e federal. Loureiro ambicionava o governo do estado, tendo sido preterido por Vargas na indicação do interventor Cordeiro de Faria, e novamente por Dornelles. Além disso, havia necessidade de recomposição dos apoios ao regime com o ingresso do Brasil na guerra.

Assim, quando Loureiro preferiu uma solução “externa” para o Plano, por razões ligadas à sua estratégia de legitimação política e técnica, e para marcar posição de mudança radical em relação à situação anterior, Paiva assumiu o lado menor. Inicialmente numa posição subsidiária na equipe local de apoio a Gladosch, mas vendo algumas idéias da Contribuição incorporadas ao Plano (como a rede viária, por exemplo), sem o crédito que julgava merecedor. Depois, por sugestão do próprio Gladosch, é enviado pela Prefeitura para especializar-se em urbanismo em Montevideu por um ano, numa virtual submersão como lado quase oculto da figura. Na sua volta, é encarregado da organização da pesquisa urbana, solicitada por Gladosch como pré-requisito para o Plano definitivo, e vai utilizar a metodologia aprendida com Maurício Cravotto em Montevideu.

Já como “urbanista”, Edvaldo Paiva reforça sua posição com a elaboração e conclusão do *Expediente Urbano* em 1942, e vê-se alçado à condição de protagonista com o convite de Loureiro para coordenar a elaboração de um “livro” com a divulgação do Plano e das realizações de sua administração. Com o papel de coordenador técnico, Paiva vai ter oportunidade de dar o troco, e o faz pela forma como apresenta a contribuição de Gladosch e prepara o campo para sua própria posição. Os planos e projetos de Gladosch encontram-se diluídos na estrutura do documento; com o *Expediente Urbano* e a metodologia proposta para o Plano Diretor definitivo, ilustrada por um diagrama logo nas primeiras páginas (Fig. 3.4), Paiva busca o controle técnico do processo, credenciando-se como único especialista dos quadros da Prefeitura em condições de assumi-lo.

Com “*Um Plano de Urbanização*”, Paiva imaginava ter consolidado uma condição privilegiada no triângulo, mas quando o livro foi publicado o triângulo já estava desfeito, com a saída de Loureiro da Prefeitura em setembro de 1943. A nova figura a substituí-lo ainda não tinha contornos definidos, e talvez nunca viesse a ter.

UM PLANO DE URBANIZAÇÃO

“*Um Plano de Urbanização*” é um documento impressionante como legado de uma administração de apenas seis anos. Entretanto, sua estrutura e redação são confusas, dificultando o entendimento da contribuição de Gladosch, praticamente excluído por Paiva (colaborador técnico citado na capa, e a quem é atribuída a redação geral das partes I a V do documento) da apresentação e descrição do Plano, especialmente da Parte III, que trata do chamado Anteprojeto. Não fosse pela menção do prefeito no Prefácio e na Introdução, e pela transcrição das atas das reuniões do Conselho do Plano, onde Gladosch apresenta seus planos e projetos em sucessivas conferências, sua responsabilidade estaria obscurecida ou diluída em uma verdadeira cortina de desinformação. A denominação errática contribui para isso: os estudos preliminares ou anteprojetos são chamados Pré-Plano, algumas plantas são denominados como Anteprojeto de Plano Diretor da Cidade, o detalhamento dos projetos é apresentado às vezes

sem referência ou filiação às propostas do Plano, algumas obras são descritas da mesma forma.

O Prefácio do Prefeito inicia por uma citação de “*Que es el Urbanismo?*”, dos arquitetos Bereterbide e Vautier¹¹, referência certamente inserida por Paiva, sobre o *Plan Regulador*. Segue-se uma declaração de princípios, onde o Prefeito define seu papel como o de orientar e dar unidade aos trabalhos da equipe de técnicos que nele colaborou:

*“Esta obra tem o sentido de um relatório de cinco anos de experimentação urbanística e de esforço para o desbravamento de um terreno pouco conhecido entre nós (...). Ela sintetiza e explica o Plano Diretor de Porto Alegre, não apenas em seus aspectos técnicos como, principalmente, na sua teoria, nos seus princípios básicos de caráter doutrinário. É um balanço de toda a nossa atividade no sentido de dotar a capital sul-rio-grandense de um plano harmônico que a enquadre dentro das concepções científicas da Urbanística moderna”*¹²(p.15).

Na Introdução, o Prefeito diz ter encontrado a cidade sem orientações de caráter geral, que respondessem às contradições provocadas pela forma de crescimento urbano, erros acumulados e reações do meio físico, em um estágio de seu desenvolvimento “(...) *no qual se tornava imprescindível o estabelecimento de uma orientação, de uma planificação do seu crescimento, que o enquadrasse dentro de normas racionais. Em tais condições foi que ideamos a organização do Plano Diretor da cidade, o qual surgiu, pois, como um imperativo do momento*” (p. 17). O momento exigia pressa, e Loureiro, homem prático, alinha as providências tomadas: a contratação de um perito em urbanismo (Arnaldo Gladosch), a contratação de uma planta cadastral através de levantamento aerofotogramétrico, o meio mais rápido e “moderno”, e de um Censo Imobiliário.

Como a cidade não podia esperar, a Administração atacava diretamente os projetos e as obras mais necessárias, e pressionava o Governo Federal por uma nova Lei de Desapropriações para concretizá-las. Para discutir e legitimar o processo, cria o Conselho do Plano, frente ao qual Gladosch vai justificar seu Anteprojeto. Necessitando a elaboração da pesquisa urbana (a cargo da Prefeitura pelo contrato), e sem apoio técnico suficiente, envia em 1941, por sugestão de Gladosch, o Engenheiro Edvaldo Paiva para especializar-se em urbanismo em Montevideú. Na volta de Paiva, incumbe-o de organizar o *Expediente Urbano*,

¹¹ BERETERBIDE, Fermín e VAUTIER, Ernesto. *Que es el Urbanismo?* Buenos Aires: Honorable Consejo Deliberante, Circa 1935. Fermín Bereterbide foi autor do “*Plan Regulador*” de Mendoza (publicado em 1942, em equipe com os uruguaios Scasso e Cravotto, e Belgrano Blanco), de Tucumán e Rosario (os dois com Ángel Guido). Como pioneiro do urbanismo “moderno” na Argentina e Uruguai, e parceiro de Mauricio Cravotto, foi estudado por Paiva no seu curso em Montevideú, e passou a uma de suas referências prediletas.

¹² O Prefeito agradece aos colaboradores diretos na feitura da obra (onde deve estar incluído Paiva), citando em especial o “*urbanista brasileiro Eng. Arnaldo Gladosch*”, e os Engenheiros Paulo de Aragão Bozano e Antônio Klinger Filho, diretores gerais dos serviços de engenharia municipal, e aos Engenheiros Marcio Cúrio Duarte e Amadeu da Rocha Freitas, diretores dos serviços de esgotos e água.

também publicado no documento. Cadastro e Expediente, quando concluídos, permitiriam passar enfim ao Plano Diretor definitivo.

O documento se estrutura em nove Partes mais Anexos.

Na PARTE I – *O MEIO E O HOMEM*, é apresentado um estudo da origem e evolução da cidade e de suas características gerais, sintetizando dados do *Expediente Urbano*, na época da publicação recém concluído por Paiva. Pela primeira vez em Porto Alegre, aparece explicitamente o enfoque da Evolução Urbana, desenvolvido por Maurício Cravotto em Montevideu a partir dos estudos de Marcel Poëte e Patrick Geddes. A Evolução Urbana tornou-se uma verdadeira escola em Porto Alegre a partir dos anos 40, com suporte acadêmico e profissional, e posteriormente foi adotada como metodologia básica de diagnóstico de Plano Diretor por Edvaldo Paiva e equipe em todos os planos subseqüentes.

Na PARTE II – *INÍCIO DA REFORMA URBANA* são descritos os antecedentes da Administração José Montauray, o Plano Maciel e as obras de reforma urbana dele decorrentes nas administrações Otávio Rocha e Alberto Bins. Segue-se a apresentação das primeiras providências da administração Loureiro da Silva para a consecução do Plano Diretor, sua definição e elementos: descrição das condições urbanas em 1937, início do chamado Pré-Plano, do censo imobiliário e levantamento aerofotogramétrico, instalação do Conselho do Plano, e início das obras.

Na PARTE III – *O ANTE-PROJETO*, em 22 páginas mais figuras, é que vai ser descrito o Anteprojeto de Gladosch, sem referências precisas aos seus sucessivos estudos, e incluindo alguns projetos arquitetônicos e urbanísticos dos serviços municipais sem relação direta com os mesmos. A base para a descrição é o plano do quarto Estudo (Fig. 3.7), identificado em planta como *Plano Director da Cidade de Porto Alegre*, na legenda como Préplano (sic), e no texto como *Anteprojeto* (sic). O *ANTE-PROJETO* apresenta o Plano Viário, que é descrito mais extensamente, o Centro Urbano, o Saneamento dos Vales, mais especificamente do vale do Riacho, os Espaços Verdes, a Extensão do Porto e os Detalhes.

Os detalhes, curiosamente, compreendem tanto a Feira de Amostras, a Cidade Universitária e o Hipódromo do Cristal, projetos desenvolvidos por Gladosch ou sob sua coordenação, quanto equipamentos públicos projetados pela equipe técnica municipal, como o Hospital de Pronto Socorro, o Centro de Saúde Modelo, a Estação Rodoviária e a futura Prefeitura, e mesmo empreendimentos privados como o novo Bairro de Petrópolis. O texto utiliza, em grande parte, as descrições e justificativas apresentadas pelo próprio Gladosch para os projetos em suas conferências perante o Conselho do Plano Diretor, novamente sem crédito.

A PARTE IV – *O EXPEDIENTE URBANO* define o alcance, função e métodos de trabalho do *Expediente Urbano* de Porto Alegre, de acordo com metodologia proposta pelo arquiteto urbanista Maurício Cravotto para a organização do Expediente de Montevideu, trazida por Paiva de sua recém

terminada especialização no Uruguai. Cita ainda nas origens do trabalho a “escola” de Leon Jaussely na França (na realidade a SFU) e de Patrick Geddes na Inglaterra, a “Survey” de Nova York organizada pela *Russell Sage Foundation* com a participação de Thomas Adams a partir de 1929, e os Expedientes de Santiago do Chile e Bogotá, dirigidos pelo urbanista austríaco Karl Brunner. O documento reúne cerca de cem plantas e gráficos, expostos na 1ª Exposição Estatística do Rio Grande do Sul e posteriormente condensados num Relatório, que foi editado pela Prefeitura Municipal em 1942¹³ como *Expediente Urbano de Porto Alegre*.

Na PARTE V – O *PLANO DEFINITIVO* é finalmente apresentado o Plano Diretor propriamente dito, com seus Antecedentes, Programa de Trabalho, a definição do Órgão de gerenciamento a ser criado e suas atribuições, e definidos os Trabalhos Finais necessários: Legislação, Zoneamento, Reloteamento, e Desenvolvimento do Plano no futuro. O Zoneamento compreenderia três planos gerais de zoneamento, de acordo com as exposições de Gladosch no Conselho do Plano: pela utilização dos imóveis (zoneamento de usos), pela altura dos imóveis (zoneamento de gabaritos, ou regime de alturas dos imóveis) e pelas superfícies dos pátios, e a criação de uma Lei de Zoneamento, constando novamente de três partes relacionadas aos mesmos três planos: qualidade de ocupação, alturas dos edifícios e superfície dos pátios.

No Reloteamento, são adiantados alguns estudos já em andamento de detalhamento do Plano, para a área do Menino Deus a ser saneada com a canalização e retificação do Riacho, e para os quarteirões remanescentes da abertura da Avenida Borges de Medeiros. No primeiro caso, é apresentada uma planta de detalhamento do Plano Gladosch, sobreposta à reconstituição do aerofotogramétrico da área, sem crédito, e estudos do próprio punho de Gladosch prevendo sua execução por etapas, igualmente sem crédito, mas facilmente verificáveis pela assinatura nas plantas (Fig. 3.11). No segundo, são apresentados os estudos para o Quarteirão Masson (entre as ruas da Praia e Marechal Floriano, e as novas avenidas Borges de Medeiros e 10 de Novembro, atual Salgado Filho), com a previsão de galerias cobertas junto à Avenida Borges, áreas coletivas internas ao quarteirão e rua interna, nos mesmos moldes da proposta de Agache para os quarteirões do Castelo, no Rio de Janeiro.

Os estudos são denominados alternativamente como *Quadra 1*, denotando sua intenção de exemplaridade no tratamento de áreas similares no Centro. Junto com os estudos, é apresentada uma perspectiva do projeto para o Edifício Sulacap, em execução à época na cabeça do quarteirão em questão (Fig. nº 92 do documento), sem crédito ao autor, no caso o mesmo Arnaldo Gladosch. O edifício já seguia parcialmente as diretrizes da Quadra 1 (galerias, área interna, mas sem rua interna, que dependeria de negociações com os outros proprietários da quadra), e rompia o gabarito previsto pela legislação para a Borges de Medeiros.

¹³ PAIVA, Edvaldo Pereira. Expediente Urbano de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1942. O esquema de diagnóstico proposto por Cravotto previa a coleta, sistematização e interpretação de dados referentes a 25 aspectos da vida urbana, reduzidos por Paiva à metade.

Na PARTE VI – AS DESAPROPRIAÇÕES são analisadas as antigas e atuais Leis de Desapropriações, com suas limitações e vantagens, bem como a proposta de uma Nova Legislação na prática, e apresentado um Método de Avaliação de propriedades imobiliárias. Ao final, uma Planilha informa todos os imóveis adquiridos pela Prefeitura entre outubro de 1937 e agosto de 1943, para a implantação dos projetos viários e de saneamento do Plano, num total de 907 imóveis no valor de quase 19 milhões de cruzeiros. A maior parte dos imóveis e valores corresponde à abertura das avenidas Farrapos e 10 de Novembro (que respondem por cerca de 50% do valor total), conclusão da Avenida Borges de Medeiros, e para a retificação do Riacho.

As PARTES VII e VIII tratam respectivamente do Financiamento do Plano e da Reforma Tributária. Na primeira, é analisado o estado das rendas municipais em 1937, na posse de Loureiro, detalhes dos empréstimos tomados pela Municipalidade e de seu emprego, e do financiamento futuro do Plano. Na segunda, discute-se o papel dos impostos municipais (predial e territorial) no financiamento do plano, detalhando-se a nova sistemática para o Imposto Predial, as Tarifas do Serviço de água e esgoto cloacal, a reforma do Imposto Territorial, e o Imposto de licença para circulação. Conclui-se com considerações sobre a função social da tributação na época.

A PARTE IX – OBRAS EXECUTADAS, mostra a execução do Plano Viário (através de 17 itens), do Saneamento (Bacia São João/Navegantes, Retificação do Riacho, Rede de Abastecimento d'água, e Rede de Esgoto Cloacal), do sistema de Verdes Coletivos, e de Equipamentos e serviços diversos. No último item, estão apresentados de forma detalhada tanto equipamentos, como o Hospital de Pronto Socorro, o Centro de Saúde Modelo, o Embarcadouro na Vila Assunção (ligação hidroviária com a zona sul do estado), o Mercado Livre e o Estádio Municipal, Escadarias, Estátuas, e Cemitérios, quanto as obras de Pavimentação, Drenagem, e Arborização pública.

Num total de 118 páginas mais Figuras, trata-se de um relato impressionante pela quantidade e escala das intervenções, por sua abrangência para o desenvolvimento urbano da cidade, e por seu padrão homogêneo de qualidade e imagem, enquanto obras públicas feitas para durar. Estarão descritas em maior detalhe e analisadas em *Uma Cidade feita para durar*, juntamente com outros planos e projetos não executados de Arnaldo Gladosch.

Nos ANEXOS, estão apresentadas as Transcrições das Reuniões do Conselho do Plano Diretor, desde a primeira, em 3 de março de 1939, à última com a participação de Loureiro como prefeito, a 21 de outubro de 1942 (10ª Reunião), e os contratos relacionados à execução do Plano - com o Urbanista Arnaldo Gladosch, com data de 21/12/1938, com o *Sindicato Condor Ltda.* (depois *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul*), para levantamento aerofotogramétrico do município, com data de 05/07/1939, e com os *Serviços Hollerith SA*, para execução do censo imobiliário, de estabelecimentos e profissionais, e para

racionalização de impostos e compilação de elementos estatísticos, com data de 20/12/1938, e prazo para a conclusão dos serviços de 90 dias úteis.

É apresentada igualmente a Legislação relativa à Reforma Tributária, através do Decreto-lei nº 6 de 10/07/39, o Decreto Nº 279, com *Normas Para Execução do Expediente Urbano*, e o texto “*O que é um Expediente Urbano*”, trabalho apresentado por Paiva e datado de janeiro de 1942. Exemplificando o caráter heterogêneo do documento, aparecem também as transcrições de três conferências sobre saneamento e proteção contra inundações, uma sobre o Hospital de Pronto Socorro, um discurso do prefeito¹⁴ e o *Anteprojeto da Lei de Urbanismo*, por Francisco Brochado da Rocha, Procurador-Geral do Município, como colaboração da Prefeitura à legislação federal sobre o assunto, à época em discussão. As primeiras ilustram a importância dos temas correlatos do saneamento da área do Riacho e da proteção de Porto Alegre contra as cheias, pouco após o trauma da grande enchente de 1941.

Não existe uma imagem unitária de cidade ideal nos planos de Gladosch, ou ao longo de *Um Plano de Urbanização*. Analisando o material produzido por ele entre 1939 e 1943, encontramos diversos fragmentos de cidades ideais, seja nos sucessivos projetos para os aterros da vertente sul da península e para a enseada da Praia de Belas, seja nos desenhos, perspectivas e maquetes dos projetos para peças urbanas como a Feira Permanente de Amostras na Azenha e o Centro Cívico na Praça da Matriz.

O Anteprojeto definitivo (ou “atual Préplano” como é apresentado na Figura nº 25 de *Um Plano de Urbanização*), denominado *Plano Director da Cidade de Porto Alegre*, consolida o traçado proposto por Gladosch a partir dos estudos e anteprojetos anteriores, localiza seus projetos para peças urbanas específicas e serve de referência para o detalhamento posterior (Fig. 3.7). É o mesmo mapa gigante que aparece sendo apresentado por Loureiro da Silva no Salão Nobre da Prefeitura em foto do início da década, ilustrando tanto seu compromisso e familiaridade com o Plano, como a utilização do mesmo como instrumento efetivo de divulgação e propaganda (Fig. 3.8). Servirá para balizar a análise dos planos e projetos urbanos de Gladosch em *Uma Cidade feita para durar*.

¹⁴ Trata-se das Conferências “*A construção da ponte de concreto armado à avenida Getúlio Vargas sobre o Riacho retificado*”, trabalho lido na Sociedade de Engenharia pelo Engenheiro Paulo de Aragão Bozano, da Diretoria Geral de Obras e Viação, “*A Defesa de Porto Alegre Contra as Cheias*” e “*Adaptação do cais de Porto Alegre ao Plano Geral de defesa da cidade contra as enchentes do Guaíba*” realizadas respectivamente em 10/05/1943 e 12/05/1943 na Sociedade de Engenharia pelo Engenheiro Hildebrando de Góis, Diretor do DNOS. Ao final, é transcrita a Conferência “*O Futuro Hospital de Assistência Pública de Porto Alegre*”, sobre o Hospital de Pronto Socorro em final de construção, pelo Dr. Bruno Marsiaj, ex-diretor de Assistência Pública de Porto Alegre e idealizador da implantação do equipamento, e “*A questão com a Cia. Brasileira de Força Elétrica*”, discurso do Prefeito Loureiro da Silva em 26/08/1939, onde são relatados os problemas e o longo contencioso da Municipalidade com a Companhia concessionária de Energia Elétrica, vencida pela Prefeitura naquele ano com a revisão das cláusulas do contrato leonino de concessão.



Fig. 3.7 – Plano Gladosch (IV): Plano Director da Cidade de Porto Alegre. Preplano, detalhando a reforma viária nas zonas mais próximas do centro. Arnaldo Gladosch (1940-41).



Fig. 3.8 – Loureiro da Silva no Salão Nobre da PMPA apresentando o Plano Gladosch à imprensa (c. 1940).

Entretanto, somente a reprodução das peças gráficas disponíveis, e sua descrição e justificativa no texto do documento não são suficientes para fundamentar a análise. Do ponto de vista da investigação científica, apresentam fragilidades documentais significativas: trata-se de fontes secundárias, dispersas, com muitos documentos sem data, identificação, escala ou abrangência espacial definidas, compondo um painel incompleto, fragmentado e, possivelmente distorcido do objeto de estudo. Antes, será necessário recorrer às exposições diretas de Gladosch, transcritas nas atas das reuniões do Conselho do Plano Diretor, (apresentadas em anexo nas páginas 125 a 214 do documento). Através delas, felizmente, é possível recuperar parte do seu legado, entender seus fundamentos teórico-metodológicos, e como eles se inserem na tradição disciplinar do urbanismo da época. Não o urbanismo moderno, mas certamente *um* urbanismo moderno.

URBANISME PARLANT: GLADOSCH NO CONSELHO DO PLANO DIRETOR

Como ao longo do documento de apresentação do Plano de Urbanização a contribuição de Gladosch encontra-se diluída e fragmentada, por obra de Paiva, coordenador técnico, é nas transcrições das atas das dez reuniões que o Conselho do Plano Diretor realizou entre março de 1938 e outubro de 1942 que podemos recuperar sua verdadeira dimensão. Nestas reuniões, realizadas durante o período em que trabalhava nos estudos e projetos contratados pela Prefeitura, Gladosch *“teve a oportunidade de externar suas idéias, os pressupostos do seu trabalho, as suas posições e os seus conceitos que orientaram a elaboração do Anteprojeto do Plano Diretor”*¹⁵, conforme reconhece inclusive Nygaard, que não esconde sua posição crítica com respeito a ele. Assim, a análise da contribuição de Gladosch vai ser buscada diretamente das transcrições, em ordem cronológica, indicando-se entre parênteses as páginas de *Um Plano de Urbanização* da qual foram transcritas.

A 1ª REUNIÃO foi realizada em 3 de março de 1939. Instalando a sessão inaugural dos estudos do Plano Diretor da cidade, o Prefeito Loureiro da Silva apresentou oficialmente ao Conselho o engenheiro Gladosch, e justificou sua contratação ao final de 1938, como encarregado do plano de urbanização de Porto Alegre por suas credenciais profissionais:

“O dr. Arnaldo Gladosch foi companheiro assistente do professor Agache, nome vastamente conhecido em todo o país, principalmente pelas obras de remodelação que planejou no Rio de Janeiro. E, em concurso realizado na Espanha, o seu projeto para a construção do pôrto de Barcelona obteve o terceiro lugar” (p. 125).

Gladosch iniciou sua exposição do anteprojeto do Plano agradecendo a *“honrosa incumbência”* de estudar e projetar o Plano Diretor de Porto Alegre, e destacando a colaboração dos Diretores Gerais de Obras e Viação, de

¹⁵ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 77.

Saneamento, e de seus auxiliares; para ele os estudos constituem, ao invés de um trabalho individual, uma produção conjunta, da qual ele seria apenas o “engenheiro coordenador”.

A seguir, faz uma breve análise da evolução da cidade, utilizando uma visão estrutural do traçado como matriz do desenvolvimento urbano. A partir de um primeiro estado “orgânico”, ajustado à conformação topográfica e às ligações com o seu “*hinterland*”, que iria até o final do século XIX, sucederia “a época de *predomínio das iniciativas parciais*”, com a expansão de “*arraiais esparsos, sem nenhuma ligação entre si*”, ao longo dos antigos caminhos. Logo surge a metáfora biológica, recorrente no urbanismo da época:

“Estes antigos caminhos dos tropeiros se transformaram em ruas, artérias de hoje comandam a disposição embaraçada dos arruamentos ‘extra muros’ da cidade. Os arraiais, crescendo como tumores, tanto na direção do interior como também em direção à cidade, - conforme registram as plantas de 1896 e 1906 – encurralaram-na, por fim, estrangulando-a” (p. 127).

Prosseguindo, lamenta a falta de uma direção única naquele período crítico de formação da cidade “(...) cuja presença e domínio teria pôsto um freio à dilatação malsã, obrigando-a a continuar o seu desenvolvimento em acôrdo com um programa, que visasse, em primeiro lugar, as necessidades e os interesses da coletividade, relegando para um lugar secundário os desejos individuais descontrolados” (p. 127). A direção única, evidentemente, seria o planejamento do desenvolvimento urbano através de um plano de conjunto.

O diagnóstico segue apontando “a solução de continuidade em muitos lugares, a expansão do bloco central, a dilatação salteada, deixando atrás de si tantos (...) vazios de permeio”, resultando numa cidade com cerca de 350.000 habitantes em 8.000 hectares de superfície, em arruamentos existentes ou projetados, com a baixa densidade de 44 habitantes/hectare, “tornando impraticável a execução e o custeio, na maior parte de *Pôrto Alegre*, dos principais serviços municipais”¹⁶. Como consequência, fica prejudicada “a ligação racional com o núcleo originário, a ‘City’ de *Porto Alegre*”, tornada labiríntica, e a proporção de áreas verdes, reduzida a míseros 1,2% da superfície total.

Ressalvando que *Porto Alegre* não é um caso isolado (o mesmo ocorreria em maior escala em *São Paulo* e no *Rio de Janeiro*), Gladosch estima que não é tarde demais corrigir a situação, embora “quanto mais se protelar, mais difícil será a correção e relativamente maior a despesa”. Enfim, caberia ao Plano Diretor definir a correção e a cura, com um escopo que compreende “**esboçar e delinear uma planta para regularizar a parte central, sanear os arrabaldes e**

¹⁶ Gladosch considera como o normal densidades de 100 a 150 hab/ha, coerentes com a Cidade-jardim. “O exagêro da expansão torna-se ainda mais evidente se considerarmos que, segundo a planta de 1937, existem aproximadamente 800.000 metros lineares de ruas, entre abertas e projetadas, ao passo que a cidade só dipõe, porém, de cêrca de 133.000 metros lineares de esgotos e 300.000 metros lineares de canalização de água potável” (SILVA, 1943, op. cit., p. 128).

determinar a expansão da cidade (...) preestabelecendo a extensão da capital, em bases racionais, sob uma orientação única, a bem dos seus habitantes” (pp. 128-129). Aí estão preliminarmente, em resumo e de forma bem clara, os objetivos do Plano para Gladosch.

A insistência na racionalidade e na busca do bem comum ilustra uma filiação metodológica e ideológica ao sistema da SFU. Da mesma forma, na ênfase à necessidade de investigações, exames minuciosos e outros estudos de conhecimento e descrição da situação existente (notadamente estatísticos), preliminares aos trabalhos definitivos do Plano Diretor, Gladosch presta tributo tanto ao método de Agache no Rio de Janeiro quanto à *urban survey*.

“Deve-se estudar bem a situação em todos os seus detalhes, organizar estatísticas, syndicar onde estão os defeitos, procurar as suas origens e determinar as soluções, antes de agir, porque uma intervenção urbanística em uma cidade como Pôrto Alegre, encerra grandes responsabilidades” (p. 129).

Após a análise da evolução urbana e o diagnóstico dos males atuais, Gladosch passa a apresentar seu estudo, sempre referido como anteprojeto. A espinha dorsal é fornecida pela rede viária, nos moldes de um Plano de Avenidas, assegurando a estrutura do zoneamento urbano e a ligação entre as diversas zonas: *“O estabelecimento da rêde principal de vias de comunicação é um dos trabalhos mais delicados do Plano Diretor de uma cidade já formada”*. A função da rede viária é fornecer suporte e interligação para o Zoneamento de usos.

Gladosch procurou lançar sua rede primária sobre a estrutura real da cidade, *“(...) utilizando, por motivos econômicos, sempre que possível, os traçados de ruas existentes, alargando-as”*. Assim procedendo, reforçava o sistema de radiais que ligavam o centro aos bairros, complementando-o com vias circulares que asseguravam a ligação entre os diversos bairros, aproximando-se ao máximo do modelo ideal de cidade rádio-concêntrica¹⁷. Procurou evitar o ingresso de todas as radiais no centro da cidade, com a diminuição seu número, unificando-as e simplificando seu traçado nas vizinhanças do centro. Apenas as avenidas Farrapos e Borges de Medeiros chegariam até a Praça XV de Novembro, considerada o coração da cidade. Curiosamente, a longa exposição não se referia às avenidas perimetrais (usando a expressão *vias circulares*), e elidia a proposta dos perímetros de irradiação, muito clara na planta conhecida do primeiro anteprojeto. Todas as demais radiais seriam canalizadas para duas delas, e não através de um primeiro perímetro de irradiação, como na *Contribuição*.

Após a rede viária, Gladosch passa às áreas verdes (referidas como *“superfícies verdes”*), e lamenta que a cidade até agora não tenha tirado vantagem alguma de sua situação privilegiada à margem do Guaíba *“por falta absoluta de*

¹⁷ *“(...) esta rede, além de estabelecer uma comunicação lógica entre o centro urbano e as Zonas de Habitação, se aproxima ao máximo do esquema ideal das radiais com as vias circulares, que por sua vez estabelecem uma ligação fácil dos diversos centros de moradia entre si”* (p. 130).

avenidas marginais arborizadas ou jardins públicos atraentes para passeios e convidativos ao repouso". A simples reserva compulsória de 10% da superfície urbana para áreas verdes é considerada uma medida boa, mas não suficiente, produzindo dispersão "*sem repercussão prática no conjunto*". A solução proposta é a criação de um sistema de áreas verdes "*reunindo e ligando estas áreas isoladas, fazendo-as entrar num agrupamento de faixas de jardins ou parques*" distribuídas no território da cidade de forma semelhante "*ao sistema circulatório de um corpo, findando as ramificações extremas numa cintura de florestas envolvendo a cidade*" (p. 130-131). Mais uma vez Gladosch recorre à metáfora biológica para a qualificação e exemplificação dos sistemas urbanos de seu plano, e se aproxima notavelmente das justificativas de J.C.N. Forestier para a proposta do sistema de parques e áreas verdes ao longo da margem do Rio da Prata e do estuário do Tigre¹⁸, em seu Informe no Plan Noel de Buenos Aires de 1925.

A base para este sistema seria fornecida por duas operações de urbanização interligadas, propostas no Plano: o saneamento da Praia de Belas e a regularização do Riacho. A primeira permitiria uma faixa de parque contínua ao longo do rio, acessível ao público; a segunda permitiria uma segunda faixa verde, perpendicular à primeira, a partir da Praia de Belas até o fundo da área rural, ao longo de um vasto território até então alagadiço e insalubre. Complementando o sistema, seriam previstos espaços para equipamentos públicos, como campos de esportes, jardins da infância, escolas e hospitais.

Gladosch considerava que a canalização do Riacho e do rio Cascata ofereceria uma área estratégica para urbanização, então pouco aproveitada ou vazia, constituindo a expansão lógica de um trecho da cidade já beneficiado com infra-estrutura. Analisa as duas possibilidades técnicas de canalização, conservando o traçado e as ocupações existentes e encaminhando o canal como possível, através de alargamentos, ou pela desapropriação prévia de toda a zona atingida, com o traçado do canal de acordo com a melhor técnica. Conclui pelos benefícios da segunda opção, apesar do maior custo inicial, considerando-o passível de recuperação através de reloteamento. Esta foi a solução técnica adotada posteriormente.

Finalizando sua exposição, Gladosch faz algumas considerações sobre as relações do zoneamento industrial com as zonas portuárias, para localização e extensão do porto "marítimo" na direção norte¹⁹, e sobre a localização de

¹⁸ J.C.N. Forestier era um dos urbanistas da SFU, colega de Agache, e foi o introdutor e principal divulgador do *Park System* americano na França. Seus projetos para Buenos Aires foram elaborados em Paris, em 1924, e integraram o Plan Noel ("*Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal*", elaborado pela *Comisión de Estética Edilicia* da *Intendencia Municipal*; que ficou conhecido pelo nome do Intendente Carlos Noel), publicado em 1925. Ver em MOLINA Y VEDIA, 1999, op. cit., especialmente capítulo 4 (PLAN NOEL, 1925), pp. 103-126.

¹⁹ Esta era então uma polêmica entre os engenheiros locais, com partidários da extensão em direção sul, na enseada da Praia de Belas, como o engenheiro Ary de Abreu Lima. É evidente que a expansão do porto sobre a enseada exclui o projeto do novo bairro residencial no aterro, um dos

equipamentos, como a Estação da Viação Férrea, junto ao primeiro perímetro de irradiação e frente ao projetado Túnel da Rua Conceição, com grande acessibilidade a todas as zonas da cidade. Neste assunto, joga toda sua experiência e autoridade como responsável pelas áreas industriais e portuárias do Plano Agache para o Rio de Janeiro, e certamente contribuiu decisivamente para a decisão final em favor da extensão norte do porto, pelo cais Navegantes.

Na 2ª REUNIÃO (em 19 de maio de 1939), Gladosch volta ao tema do saneamento e urbanização do vale do Riacho e da Praia de Belas, considerando-o seu projeto prioritário após a definição das linhas gerais do anteprojeto do Plano Diretor, apresentado e detalhado na reunião anterior.

“O grande problema, diremos o nº 1 de Porto Alegre, é o aproveitamento, para urbanização, das grandes áreas marginais do Riacho. Áreas estas atualmente insalubres, sujeitas às inundações pelas enchentes do rio e que, portanto, representam um sério entrave à desejável continuidade do desenvolvimento da zona urbana da cidade. (...) Foi por este motivo que, uma vez assentado o anteprojeto do Plano Diretor em suas linhas gerais, iniciamos os estudos mais detalhados deste plano pelo projeto de saneamento e urbanização da Praia de Belas e canalização do Riacho, da Ponte da Azenha ao Guaíba” (p. 137).

A área a ser beneficiada, localizada a apenas 2 km do centro da cidade, poderia abrigar 42.000 pessoas depois de saneada, e permitiria a construção da Avenida Beira-Rio, com sua faixa de jardins margeando o Guaíba e assegurando acesso direto à zona sul da cidade. Para viabilizar sua execução, entretanto, é preciso que *“se conquiste ao rio Guaíba uma superfície de terreno destinada futuramente a construções, cujo valor compense as despesas para a realização das necessárias obras de saneamento”*²⁰ (p. 138). Os terrenos conquistados ao rio serviriam como permuta para a gradativa desocupação das áreas afetadas pela canalização do Riacho. No conjunto, era prevista a criação de um novo bairro residencial moderno através do loteamento, dos dois parques propostos (na entrada da Avenida Borges de Medeiros e na Ilhota, junto à Praça Garibaldi) e da faixa de jardins entre eles, dando início efetivo ao estabelecimento da rede de espaços verdes prevista no anteprojeto do Plano.

Em complementação à exposição, Gladosch apresentou suas plantas no salão nobre da Prefeitura, detalhando os projetos da Avenida Beira-Rio, saneamento da Ilhota e conclusão da Avenida Borges de Medeiros. Sem outras referências na ata da Reunião, agregou ainda o estudo para construção de um novo Hipódromo no Cristal, em substituição ao existente no bairro Moinhos de Vento (cuja área era destinada a parque urbano no Plano), com a abertura das respectivas vias de comunicação ligando-o ao centro da cidade.

elementos principais do plano, e chave da viabilização técnico-econômica do saneamento da vale do Riacho.

²⁰ Gladosch considerava uma área de 140 hectares e densidade de 50 hab/ha, podendo quando saneada abrigar 300 hab/ha, ou 42.000 pessoas. SILVA, 1943, op. cit., p. 138.

Na 4ª REUNIÃO²¹, em 23 de agosto de 1939, Gladosch dedicou-se à exposição de conceitos sobre o urbanismo e a seus fundamentos básicos como “*ciência de construir cidades*”.

“Considero estas minhas exposições (...) não só uma prestação de contas quanto ao andamento e à forma de como estão sendo feitos os estudos e trabalhos a mim confiados, mas, também, uma oportunidade para propagar as idéias básicas do urbanismo cujas finalidades consistem não só num embelezamento em si da cidade, mas, também, num saneamento geral, tanto do ponto de vista higiênico e técnico, como também social-econômico” (p. 148).

Para Gladosch, o “urbanismo” designa a ciência “*que se ocupa com a conformação do espaço e com a economia dos núcleos de acumulação de habitações humanas*” (p. 148), mas não prescinde da arte, pois “*exatamente como em arquitetura, também na ciência de construir cidades existe (...) a exigência daquilo que, na falta de outra expressão, chamamos de competência artística, para determinar o valor das proporções e a relatividade das diversas partes entre si*” (p. 149). A analogia entre o urbanismo e a arquitetura remete a Sitte, mas também ao urbanismo francês e diretamente a Agache, que sempre considerou urbanismo e arquitetura indissociáveis, num movimento pendular entre a metáfora biológica (a cidade como organismo e o urbanismo como a ciência que o estuda e trata) e a metáfora artística (a cidade como arquitetura e obra de arte, e o urbanismo como o conjunto de princípios e procedimentos que permite modelá-la).

A seguir, ocupa-se do zoneamento. Considera que o território da cidade é composto de duas *classes de superfícies*, os logradouros públicos e as propriedades imobiliárias (públicas ou privadas), e que o Plano deve estabelecer preliminarmente sua sistematização através de uma política de aproveitamento e uso. Como “*a interdependência, que existe entre estas duas classes de superfícies e o número dos respectivos habitantes, é de importância decisiva para a vida de uma cidade*”, e ela varia por zonas, esta diversidade de exigências “*é um dos motivos por que precisamos dividir a cidade em zonas*”.

“A ‘ciência de construir cidades’ (...) nos ensina como determinar a melhor proporção entre as duas classes de superfícies citadas e também como estabelecer a mais conveniente extensão de cada uma, em relação ao número de habitantes, fixando, para este fim, não só o modo, como também o grau de utilização das propriedades imobiliárias” (p. 150).

Caberia ao Plano Diretor a divisão da cidade em zonas, definindo para cada uma as áreas destinadas às *classes de superfícies* e os seus usos. Ele seria complementado pelo Regulamento de Construções, elaborado de acordo com o Plano, determinando a maneira e o grau de utilização das propriedades

²¹ A 3ª REUNIÃO (em 6 de junho de 1939) foi inteiramente dedicada à apresentação da nova matriz de tributação imobiliária e de taxas de água e esgoto, pelo Prefeito e pelo técnico da empresa Hollerith, Dr. Almeida Gomes. O projeto reduzia as alíquotas e aumentava a base para tributação em Porto Alegre, racionalizando e disciplinando sua aplicação, tendo sido discutido com os representantes dos proprietários de imóveis, defendido consistentemente pelo Prefeito e aprovado ao final da seção.

imobiliárias. Trata-se da distinção clássica entre os regulamentos urbanísticos e das edificações, a seguir institucionalizada em dois instrumentos distintos, o Plano Diretor e o Código de Edificações.

Considerando que o sucesso de um Plano depende de economia e racionalidade no aproveitamento das propriedades imobiliárias, defende sua execução por etapas, como *“uma transformação gradual da situação presente, ao estado almejado para o futuro”*. Na descrição do processo de crescimento e transformação das cidades, volta à metáfora biológica, comparando as edificações às células de um organismo em evolução, que *“num ritmo contínuo, definham quando já não mais podem satisfazer às necessidades sempre crescentes dos órgãos”*, sendo substituídas por outras, melhor aparelhadas *“para lhes suceder no ciclo constante da renovação e ajustamento às exigências cada vez mais diferentes e maiores do corpo em crescimento”* (p. 150).

Para Gladosch, como no ciclo da vida, na cidade as células velhas – as casas antigas – são demolidas dando lugar a novos edifícios, e a maneira mais lógica para executar um Plano Diretor consiste em tirar o melhor partido possível desta transformação espontânea. Ataca as inadequações e deficiências dos padrões de loteio da cidade tradicional, de desenvolvimento espontâneo, e defende a intervenção por desapropriação ou permuta²², com posterior reloteamento de acordo com padrões adequados.

A seguir reapresenta sua proposta de localização da Estação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul junto ao primeiro perímetro, e detalha os projetos para o Centro Urbano. A proposta de Gladosch para o Centro Urbano compreende tanto a reforma da área do centro comercial da cidade, quanto um projeto para o Centro Cívico. Com relação ao centro comercial, explica que sua proposta orientou-se por duas premissas, a *“transformação do centro comercial, da praça 15 de Novembro e sistematização e simplificação de suas vias de acesso”*, e a *“integração, no centro comercial, da faixa compreendida entre a praça Senador Florêncio (Alfândega) e a ponta da Casa de Correção, proporcionando a expansão da zona comercial para aquele lado”* (153).

Gladosch pondera que, como a zona comercial de Porto Alegre, com centro na Praça 15 de Novembro, é limitada ao norte pelo divisor de águas e ao sul pelo Guaíba, sua expansão só poderia ocorrer para leste, em direção aos bairros industriais, ou para oeste, em direção à ponta da península. O normal seria uma expansão nos dois sentidos, mas o desenvolvimento urbano reforçava uma polaridade leste, impulsionada por obras públicas como a abertura da Avenida Otávio Rocha. Considerando que a expansão comercial para oeste encontra

²² “A ‘Lei de Reloteamento de Quadras e Permutas de Terrenos’ e seu regulamento são complementos indispensáveis do ‘Plano Diretor da Cidade’ e seu regulamento, para darem às autoridades municipais os poderes legais necessários para intervir nas propriedades imobiliárias (...)” (p. 152). Em reforço à sua argumentação, Gladosch historia as leis de reloteamento e permutas, a partir do pioneirismo de Adickes em Franckfurt, citando como exemplo negativo a abertura da Avenida Central (Rio Branco) no Rio de Janeiro, onde isto não ocorrera.

obstáculos, na área entre a Praça Senador Florêncio (Praça da Alfândega), o Porto e a ponta da península, em diversos edifícios públicos e instalações militares, Gladosch propõe o congelamento desses usos e a localização de um novo “Centro Cívico” na Praça da Matriz²³.

A proposição de “Centros Cívicos” responde à necessidade de representação das funções públicas, administrativas e de comando da cidade-capital em um espaço unificado, central e hierárquico, ilustrado simbolicamente no plano de acordo com os princípios do “*urbanisme parlant*” da SFU. A “Porta do Brasil” de Agache no Rio de Janeiro é paradigmática; o seu mais modesto “Centro Cívico” de Curitiba dos anos 40 e o “Centro Cívico” de Gladosch na Praça da Matriz são boas transcrições dessa tendência, na escala de capitais regionais.

A seguir volta ao assunto da canalização do Riacho e saneamento das áreas vizinhas, abordando seus aspectos econômicos e insistindo que a fórmula para solução do problema estará no equilíbrio entre o dispêndio público (nas obras de canalização e saneamento) e os benefícios privados (pela valorização dos terrenos), “*compensando-se aquele com parte deste e de maneira que aos proveitos resultantes correspondam despesas que lhes sejam proporcionais*” (p. 154). Em função de discussões sobre o ajardinamento do Parque Farroupilha (envolvendo a transferência do estádio Ramiro Souto, utilizado pelo Colégio Militar como campo de esportes), e a construção de um Estádio Municipal, Gladosch afirma-se incumbido do estudo do problema, juntamente com a Feira Permanente de Amostras, devendo apresentar solução ao Conselho. Rejeitando a utilização dos terrenos do Prado dos Moinhos de Vento, liberados com a transferência do Hipódromo para o Cristal, em função de sua localização e acessibilidade, Gladosch propõe associar o programa “*de um núcleo de construções públicas, entre as quais figuraria o estádio*”, ao seu projeto de urbanização do Riacho.

Na 5ª REUNIÃO (5 de dezembro de 1939), Gladosch dedica sua exposição à defesa do zoneamento, alertando dos problemas causados pela “*falta de uma orientação consciente na distribuição e extensão das superfícies destinadas às construções, em relação àquelas que denominamos logradouros públicos ou superfícies livres*” (p. 158). Como a cidade não é estática, não basta definir suas funções no conjunto, as conexões e afinidades entre elas, e fixá-las em proporção adequada no Plano: “*Uma cidade (...) é um organismo vivo e as suas manifestações de vitalidade, (...) têm as suas raízes nas propriedades imobiliárias e os seus efeitos repercutem com maior força na vizinhança imediata de cada imóvel, como também se podem sentir em toda a cidade*” (p. 158).

Dessa forma, “*(...) para um saneamento real e completo de uma cidade, não basta que se estabeleça somente um Plano Diretor, no qual se encontram*

²³ “*Para a localização dos edifícios destinados à administração estadual, cuja construção, com o tempo, se tornará necessária, escolhamos a praça Mal. Deodoro (Matriz), onde já se acham situados o Palácio do Governo, Catedral Metropolitana, o Fórum, etc. e que passará a constituir, então, o que poderemos denominar um ‘Centro Cívico’*” (p. 154).

traçadas e delimitadas as superfícies destinadas às construções”; é preciso que se considere igualmente “(...) a conformação destas superfícies, ao modo de seu emprêgo e ao grau de sua utilização” (p. 159). O primeiro passo seria a divisão sistemática das superfícies segundo sua utilização. A classificação das atividades desenvolvidas nas propriedades imobiliárias e sua distribuição coordenada no território constituem o “zoneamento”. Como as cidades “representam aglomerações de funções de atividades humanas genericamente diversas, sendo que cada uma delas necessita para o seu exercício de condições primárias específicas”, e a função de uma atividade “(...) é caracterizada, em primeiro lugar, por estas condições primárias, e, em segundo, pela forma de como se manifestam os efeitos de seu exercício sobre a sua vizinhança imediata” (p. 159), sua distribuição nas cidades deve ser necessariamente regrada por um zoneamento.

“Para que as diferentes atividades se possam manter e desenvolver desembaraçadamente, impõe-se a condição geral, social e economicamente justificada, de que as propriedades imobiliárias que abrigam estas atividades no território da cidade sejam distribuídas de tal modo e maneira, que: primeiro, cada grupo de atividades de caráter idêntico represente, em si, um todo indiviso; segundo, que os grupos de atividades que se acordam e completam entre si ou dependam uns dos outros não venham a perder o contato imediato necessário; e, terceiro, que seja evitada a vizinhança de atividades diferentes, cujos efeitos venham manifestar-se prejudicialmente ao exercício, uma da outra” (p. 159).

Para Gladosch, as cidades desenvolvem um “zoneamento natural”, através do “(...) grupamento local de atividades similares, que teve lugar devido à força de atração que umas exerciam sobre as outras, como consequência lógica das circunstâncias e por motivos de ordem prática”, que não forma centros claramente definidos, mas regiões com predomínio de determinadas atividades²⁴. Se este zoneamento por predomínio ou afinidade de atividades funciona para as zonas de trabalho e produção, as casas de moradia estão espalhadas por toda a cidade, isoladamente ou formando pequenas ilhas no meio de outras zonas, comerciais ou industriais. “Somente bastante afastados do centro da cidade é que se formaram núcleos privilegiados, que podemos classificar como sendo puramente residenciais. Estes núcleos são geralmente constituídos de residências particulares das classes mais abastadas” (p. 160).

Por outro lado, se os estudos para o estabelecimento do zoneamento iniciam pela determinação e localização dos diversos grupamentos de atividades similares (aquelas que necessitam de idênticas condições e facilidades), somente isso não é suficiente, pois o zoneamento natural pode apresentar inadequações, e compete ao zoneamento do plano corrigi-las²⁵.

²⁴ Ele ilustra que nas cidades maiores, encontramos um centro bancário; gravitando ao seu redor escritórios comerciais; nas ruas centrais de maior movimento ou ao longo dos acessos principais ao centro comercial, agrupa-se o comércio varejista; o grande comércio atacadista procura a vizinhança do porto ou dos terminais de estradas de ferro; e as indústrias ao longo dos acessos ferroviários ou rodoviários, geralmente em periferia.

²⁵ “Estas diversas aglomerações que se formam espontaneamente, contempladas isoladamente podem ser boas e ter uma justificação, mas pode também lhes faltar ligações dentro do conjunto

Gladosch considera que novos empreendimentos urbanísticos podem induzir a ampliação de uma zona em determinada direção, ou gera-las em novas localizações, já que a criação de condições e incentivos econômicos para as atividades produtivas é o melhor meio de atraí-las para determinado lugar. “*Desta forma poderemos atenuar os inevitáveis rigores de uma legislação coercitiva que terá de acompanhar a determinação do zoneamento*” (p. 161). Cita o exemplo de Porto Alegre, onde o traçado da Avenida Farrapos e a construção da estação de carga em Gravataí evitarão o desenvolvimento da indústria para Sul e Leste, em direção ao centro, e desviarão a evolução para o Norte, como julgado mais acertado.

Ele reconhece a existência de zonas onde não há o predomínio de uma determinada atividade, ou cujo caráter não é possível identificar (denominadas “*mistas*”), que devem ser consideradas como uma espécie de zona de transição entre uma atividade e outra. Observa a impossibilidade de estabelecer um zoneamento absoluto, não só entre as zonas residenciais e as de trabalho, como entre as diversas classes de trabalho, gerando requisitos próprios e condições de convivência entre as atividades, que devem ser reconhecidas no Plano. Para que as atividades se localizem espontaneamente nos lugares desejados, o Plano deverá prever condições adequadas e facilidades, com uma legislação *indutiva*. A seguir, define um programa básico de trabalho para o zoneamento, que consagra o “*zoneamento natural*” e a adoção de zonas de uso misto como “*buffers*” entre zonas com distintas predominâncias de uso.

Gladosch defende que não se imponha uma legislação rígida, com zonas puras de uso, já que “*o zoneamento não consiste na classificação absoluta e concreta das atividades exercidas pela população de uma cidade e na delimitação rígida de zonas para cada uma delas*”, mas em medidas que determinem apenas o critério orientador, positivo ou negativo. Ao renegar a separação de usos por funções urbanas da Carta de Atenas, finaliza com uma verdadeira profissão de fé nas virtudes de um zoneamento ao mesmo tempo criterioso, indutivo e flexível:

“*O poder público (deve) estabelecer dispositivos que, aplicados criteriosamente a cada caso corrente, propiciem a localização das atividades humanas nas zonas que lhe são adequadas, vedando, por outro lado, que elas se localizem nas que não lhe são favoráveis e orientando, ao mesmo tempo, a expansão de cada zona no sentido oposto às outras, a-fim-de que, entre uma e outra, se estabeleça uma transição suave e conveniente, sem mutações bruscas e sem que, na sua ligação, a diversidade flagrante delas faça sentir onde uma termina e onde a outra começa*” (p. 162).

Na 6ª REUNIÃO (em 15 de março de 1940) Gladosch inicia sua exposição lembrando que nas reuniões anteriores expôs idéias gerais sobre a urbanização como ciência de construir cidades, sobre o reloteamento e sobre o zoneamento. Agora, passará às “*(...) considerações gerais sobre elementos básicos*

orgânico da cidade ou denotar disposições para um desenvolvimento prejudicial ao crescimento da zona vizinha ou, mesmo, embaraçar o progresso da cidade” (p. 161).

indispensáveis à solução dos problemas de ordem urbanística, financeira e administrativa de uma comuna” (p. 168).

Descrevendo com desenvoltura o processo de urbanização com dados de diversos países, Gladosch defende a necessidade de uniformidade administrativa das municipalidades, estabelecendo-se regras e normas gerais que lhes sirvam de diretrizes. Destaca a necessidade de trabalhos preliminares e de material informativo sobre o município, *“indispensáveis para que se possa determinar, de um modo positivo, as necessidades dos diversos serviços públicos, dirigir e desenvolve-los de uma forma racional”* (p. 169). Enumera, sucessivamente, *“o número de habitantes, a composição numérica das suas classes sociais, (...) a distribuição das suas moradias e centros de trabalho no (...) território”*, e a existência de uma planta cadastral mantida atualizada, permitindo a organização de um programa físico-financeiro de investimentos e orçamentos anuais unificados de receita e despesa da municipalidade.

A seguir destaca a visão do Prefeito, que além de dedicar-se à execução das obras de melhoramentos mais urgentes, *“não hesitou em consagrar uma grande parte da sua atividade à ingrata tarefa de organização de toda uma série de trabalhos preparatórios e preliminares, que são as bases indispensáveis de uma direção consciente e construtiva dos múltiplos serviços urbanos”* (p. 170). O método da SFU assentava-se sobre duas bases documentais, a pesquisa urbana e a base cartográfica, preferencialmente através de aerofotogrametria. Gladosch seguiu-o, e orientou o prefeito nesse sentido: informa a execução do levantamento para a planta cadastral de todo o município, pelo sistema aerofotogramétrico (*“As fotografias foram tiradas, e concluídos os respectivos mosaicos, que já estão servindo de base para os estudos detalhados do Plano Diretor da Cidade”*), e do levantamento para o censo imobiliário e comercial da cidade, com o arrolamento simultâneo de todos os elementos necessários para a organização de estatísticas especializadas.

Reconhecendo o esforço despendido pela equipe da prefeitura, Gladosch ressalva que, especialmente no que se refere à população e às relações entre esta e o espaço (*“entre Homem e Espaço”*), o trabalho não estava completo, e ainda não se dispunha de informações seguras. Cita a necessidade de participação ativa da população, motivada pelo esclarecimento, os critérios e métodos de coleta de dados, e a credibilidade social da investigação. Como a pesquisa urbana estava a cargo da Prefeitura, e só seria completada com o Expediente Urbano, um ano depois, a lacuna foi usada como argumento recorrente por Gladosch para a não finalização do Zoneamento urbano²⁶, um dos

²⁶ *“Os dados e elementos obtidos por este levantamento imobiliário e recenseamento, estão sendo revistos, estudados e ampliados pela nova secção que foi criada recentemente (...) estão servindo, agora, para orientar diversos estudos ligados ao estabelecimento do Plano Diretor, como, por exemplo, o zoneamento. (...) Esta secção tem o encargo não só de manter em dia aqueles trabalhos, (...) como também o de proceder, com intervalos razoáveis, à sua revisão e ampliação, e o de organizar periodicamente as estatísticas correspondentes”* (p. 172).

elementos básicos do Plano Diretor definitivo. Com esses dois pilares, a Prefeitura assentaria seu planejamento sobre bases científicas, “modernas” e racionais.

“Assim a administração estará habilitada a estudar a situação verdadeira das manifestações de vida no organismo da cidade e preparar o caminho, não só para novos empreendimentos municipais, reformas e alterações urbanísticas, de acôrdo com as necessidades reais, como também orientar as suas finanças com dados concretos, enfim, - organizar um programa administrativo racional e de valor positivo para o progresso da cidade. A Prefeitura de Pôrto Alegre caminha hoje na vanguarda de uma nova orientação administrativa, abandonando o antigo sistema experimental e empírico, e adotando, em seus serviços, métodos calcados em base científica e racional” (p. 172).

A seguir, apresentou o projeto para a exposição do bicentenário de fundação da cidade, cujos critérios de localização já tinham sido explicitados em outra reunião. Gladosch implantou a Feira no entroncamento do Segundo Perímetro projetado (hoje 2ª Perimetral, no trecho Av. Princesa Isabel) com uma avenida de acesso, prolongamento da “Avenida dos Estados” do Parque Farroupilha, remanescente do eixo monumental da Exposição de 35 e resultado do alargamento da Rua Santana. A ata informa que o projeto foi discutido e aprovado pelo plenário, e a sessão prolongou-se por mais algum tempo para apreciação de projetos parciais e detalhes do futuro Plano Diretor, não nomeados. O projeto será descrito e analisado posteriormente, junto com os demais projetos arquitetônicos e urbanísticos do Plano, em *Uma Cidade feita para durar*.

A 7ª REUNIÃO (2 de julho de 1940) foi iniciada pelo Prefeito, para prestação de contas da situação financeira do município e andamento dos principais serviços e obras executados ou em execução²⁷. Loureiro destacou que o assunto principal da reunião seria a questão do saneamento da Praia de Belas, retificação do Riacho e implantação da Avenida Beira-Rio. Referiu-se ainda, após a exposição de Gladosch, à questão de localização da estação da Viação Férrea, e à ligação por barca de Porto Alegre com a zona Sul do Estado²⁸.

Gladosch não inicia com o projeto anunciado pelo Prefeito, mas com a explicitação de seus motivos: *“Até hoje o principal objetivo visado nas minhas exposições (...) foi sempre o de focalizar a importância do valor político-social destes serviços e, pela segurança das minhas explicações, fortalecer a fé nos*

²⁷ O Prefeito informou a participação de Porto Alegre em congresso técnico no Rio de Janeiro em maio de 40, representada pelo subprefeito Gilberto Ferreira de Moraes, apresentando tese baseada nos trabalhos do Plano Diretor (orientada na parte urbanística por Gladosch), que teria sido destacada e mandada imprimir pelo presidente do congresso para distribuição aos municípios. Não obtivemos confirmação documental do fato.

²⁸ Ressalvando que o ideal seria uma ponte com 700 metros entre a ponta da Cadeia e a Ilha da Pintada, conforme proposta no Plano de Gladosch, informou entendimentos com o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem DAER para a aquisição de barca para serviço rápido entre a Vila Assunção, em Porto Alegre, e o centro de Guaíba. A ligação hidroviária foi tratada sob o título “9. Ligação com o Sul do Estado”, e o terminal hidroviário da Vila Assunção aparece como “Projeto de um Embarcadouro para a travessia Porto Alegre - Guaíba” (Figura 3.42), através de uma perspectiva isométrica assinada por Christiano de La Paix Gelbert, com data de 18/09/40. SILVA, 1943, op. cit, p. 54 e Fig. nº 70, p. s/nº.

nossos empreendimentos” (p. 177). Desculpa-se de que suas exposições tenham tomado “*uma feição um tanto doutrinária*”, sem que ele tivesse intenção de aparecer frente ao Conselho ou à cidade como um “*mentor*”. Procura associar-se ao Conselho (“*Sou de opinião que um resultado positivo dos nossos empreendimentos só pode ser obtido como produto da conjugação dos nossos mútuos esforços e da íntima colaboração entre nós todos*”), ao Prefeito (“*Estas minhas exposições são apenas uma tradução e confirmação da comunhão de vistas que existe em nossa orientação, que não é outra senão aquela que devemos ao exmo. Sr. Prefeito, Dr. Loureiro da Silva*”), e ao Urbanismo (“*A ciência de construir cidades, tendo como escopo estabelecer uma unidade econômica, social e cultural elevada*”) (p. 177-178).

Utiliza a história do urbanismo²⁹ para ilustrar a importância de ancorar os planos na “*vontade do povo*”, identificada “*com uma verdadeira política social*” e nos “*direitos da coletividade*” para, por fim, associar-se ao Estado Novo, cuja “*sã mentalidade (...) criou (...) as preliminares e as bases propícias que permitem aos problemas social-econômicos passarem para a primeira linha*”, para “*serem estudados e resolvidos cientificamente*” possibilitando “*pela primeira vez, entre nós, a compreensão exata do sentido e dos fins do urbanismo e o seu grande alcance quando empregado judiciosamente*” (p. 179). Na sutil urdidura de seu discurso, vemos Gladosch associar seu Plano Diretor, encadeada e sucessivamente, à vontade coletiva, aos seus patrocinadores, dos quais o maior é o Prefeito, à ciência do urbanismo, e em última análise ao novo modelo de estado autoritário, centralizador e condutor da modernização conservadora no país (e em boa parte do mundo à época).

Paradoxalmente, ao final desse discurso de divulgação e legitimação, típico do urbanismo da SFU, Gladosch desqualifica o trabalho de Agache no Rio de Janeiro, de onde tirou suas principais credenciais como urbanista encarregado do Plano Diretor de Porto Alegre. Considerando que o grande público somente tinha contato com o urbanismo através de “*obras de caráter suntuário, de projetos majestosos de embelezamento, sem nenhum cunho de utilidade ou necessidade pública*”, cujos projetos necessitavam do sigilo “*para que sua realização não ficasse comprometida logo no início pelos inevitáveis ataques da imprensa livre*” (p. 178), Gladosch critica o *Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro*, que teria sido delineado a portas fechadas, e “*somente a poucos privilegiados foi permitido tomar conhecimento do que estava sendo projetado*”.

Para ele, o maior problema a ser resolvido é “*a miséria das habitações dentro e fora das cidades*”, e a missão mais nobre do urbanismo moderno, “*libertar a população humana desta miséria, torna-la novamente sã, capaz e disposta para*

²⁹ Ao defender um urbanismo que “*se identifica e se preocupa com o bem-estar público*” (p. 178), cita Hopfner em “*História do Urbanismo*” (sobre a diferença do urbanismo na Grécia e em Roma), para justificar e ilustrar o conceito de “*expressão da vontade coletiva*”, tão caro a Agache e aos urbanistas da SFU. O conceito tem origem na filosofia moral de Emile Durkheim, baseada na subordinação do indivíduo à “*conscience collectif*”. Ver UNDERWOOD, 1991, op. cit., pp. 133-140.

o trabalho". Dessa forma, defendendo que "*devemos trabalhar, em primeiro plano, para a gente pobre*", Gladosch introduz e circunstancia o projeto do traçado definitivo do Plano Diretor da Cidade, relativo à zona da Praia de Belas, Menino Deus e Azenha, que apresentava então ao Conselho. Para ele, trata-se de uma parte da cidade com todas as características de uma zona residencial, próxima ao centro (constituindo sua extensão lógica), conformada por uma planície, ainda não ocupada em função de problemas de saneamento e inundações, e somente passível de aproveitamento através de empreendimentos públicos. Assim, "*o ponto de partida, (...) a base para a elaboração do (...) trabalho, não podia ser outra senão a canalização do Riacho e o saneamento da Praia de Belas*".

A 8ª REUNIÃO (em 22 de novembro de 1940) comemorava o Bicentenário de Colonização da cidade, que Loureiro fez definir como a data da outorga da sesmaria original a Jerônimo de Ornellas, seu antepassado³⁰. Tratou basicamente da necessidade de uma legislação sobre o loteamento e desapropriações, a ser solicitada pelo Conselho ao Governo Federal³¹, com a apresentação de considerações e sugestões formuladas por Gladosch em extensa palestra (p 185-193). Gladosch defende a intervenção do poder público na propriedade imobiliária através do loteamento, entendido como "*desapropriação latente*" (que implicaria "*uma transição beneficiadora e (...) a melhoria da situação material da propriedade que é atingida pela medida*"), contrapondo-a à "*desapropriação efetiva*", considerada absoluta e inflexível, já que "*importa na perda definitiva da propriedade*" (p. 191). Na realidade, credencia seu próprio trabalho para Porto Alegre, progressivamente concentrado no saneamento e alternativas de loteamento da área do Riacho, e utiliza-o como aplicação exemplar dos benefícios do estatuto proposto.

A transcrição da reunião permite também entender a abrangência e o alcance do Plano, em áreas ainda não enfocadas pela análise, como a localização de equipamentos públicos. O Secretário de Educação Coelho de Souza relata ao Conselho o plano de edificações da Secretaria, envolvendo a área urbana e rural, e informa a Prefeitura doou os terrenos, de acordo com o Plano urbano, cobrindo algumas despesas de construção, e "*mandou fazer, pelo eminente urbanista Gladosch, o projeto do edifício que está aqui nesta sala e cuja construção vai além de 300 contos*"³². Ou seja, o Plano previa um zoneamento de equipamentos

³⁰ A sesmaria de campo de Jerônimo de Ornellas Menezes e Vasconcelos, outorgada em 5 de novembro de 1740, estendia-se do Morro de Santana até o Porto de Viamão. Ao forçar esta data contra outras aceitas anteriormente (fundação do núcleo, chegada dos casais açorianos, elevação do povoado à categoria de vila), o prefeito procurava vincular-se por laços de sangue à própria origem da cidade, misturando-se a ela.

³¹ O Governo Federal, através do Ministério dos Negócios da Justiça e do Interior, estava submetendo aos governos estaduais, municipais e entidades, para sugestões, um projeto de Decreto-lei sobre desapropriações por interesse público.

³² Coelho de Souza informa que "*o plano urbano distribuiu dois prédios para esta Capital, localizados de preferência em zonas proletárias. O primeiro já foi inaugurado e se destina ao Grupo Escolar 1º de Maio, em Navegantes. O segundo (...) se destina ao Grupo Escolar Inácio Montanha, no (...) Partenon (...). O plano rural incluiu um edifício (...) destinado ao Grupo Escolar Carlos Barbosa, na rua Dona Teodora*" (p. 184).

públicos, e Gladosch se beneficiava de sua condição de urbanista do Plano para a captação dos respectivos projetos arquitetônicos.

O Prefeito inicia a 9ª REUNIÃO (17 de abril de 1941) com nova prestação de contas das condições financeiras da Prefeitura e um retrospecto das obras de sua administração até então. Modesto, define-se como um coordenador de planos: “A obra que se realiza (...) no município de Porto Alegre não é minha, com idéias minhas. Sou apenas um coordenador dos planos que me são sugeridos” (p. 198).

A seguir, Gladosch apresenta o anteprojeto para a localização da Cidade Universitária de Porto Alegre, em conjunto com um Jardim Botânico, um Horto Florestal e um Bosque Municipal, na forma de uma reserva florestal do Município. O projeto foi definido como “o resultado de diversos estudos que realizei em colaboração com o dr. Ari de Abreu Lima, reitor da Universidade de Pôrto Alegre, com o dr. Paulo de Aragão Bozano, diretor geral da Diretoria Geral de Obras e Viação, e com os demais engenheiros da Prefeitura” (p. 199). Ressalvando que não procurava intervir na alçada das autoridades federais e estaduais, justifica a localização na periferia da cidade pela falta de áreas disponíveis na zona urbana, possibilidade de criação de um lago como bacia de compensação, e pela proximidade da Escola de Agronomia e de áreas de potencial ecológico.

A escolha recaiu sobre uma área vazia nos limites do vale do Riacho, entre a Avenida Bento Gonçalves e o prolongamento do Caminho do Meio (Av. Protásio Alves), com a locação da barragem para formação do lago junto ao Beco do Salso (atual Av. Antonio de Carvalho). A zona da Cidade Universitária foi incluída nas diretrizes do Plano, com previsão de 500 hectares para o conjunto: Horto Florestal com 46 hectares, parcialmente estadual, na faixa da Avenida Bento Gonçalves junto à Escola de Agronomia; núcleo universitário com suas edificações educacionais e grupos de moradias para professores e estudantes, num *plateau* à meia-encosta; Jardim Botânico com 24 hectares num vale protegido próximo à entrada³³; e represa permitindo a canalização total do Riacho a partir da barragem, com cerca de 7 km de extensão até o Guaíba.

A seguir o Prefeito, citando Anhaia Melo, “*que demonstra que as questões de urbanismo devem ter a mais larga divulgação*”, defende a publicidade das reuniões do Conselho como forma de “*estabelecer a discussão pública, uma corrente psicológica entre o governo do Município e os habitantes*”, concluindo:

“*Não é possível fazer urbanização em ambiente fechado. Essa é a boa técnica urbanística. Sem opinião pública não se pode fazer urbanismo, já que se estabelece um retraimento normal do capital e dos interesses particulares*” (p. 201).

³³ Gladosch utiliza como parâmetro de área o Jardim Botânico do Rio de Janeiro, “o qual não é grande demais”. A reserva de área natural e de áreas a serem reflorestadas junto ao conjunto também permitiria a formação de um ambiente de preservação e lazer próximo à cidade, como a Floresta da Tijuca, no Rio de Janeiro. A represa previa a formação de um lago de 76 hectares no nível normal (90 ha na cota de cheia), com capacidade de retenção de 2.500 milhões de m³.



Fig. 3.9 - Urbanista Arnaldo Gladosch apresentando ao Conselho do Plano Diretor suas propostas, 1940.

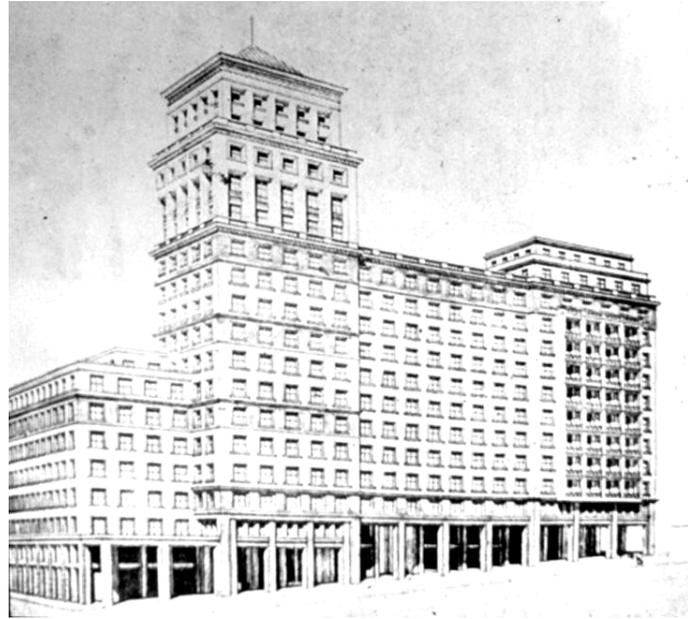


Fig. 3.10 - Plano Gladosch. Quarteirão Masson (Quadra 1) e Edifício Sulacap. Perspectiva, Arnaldo Gladosch (1938).

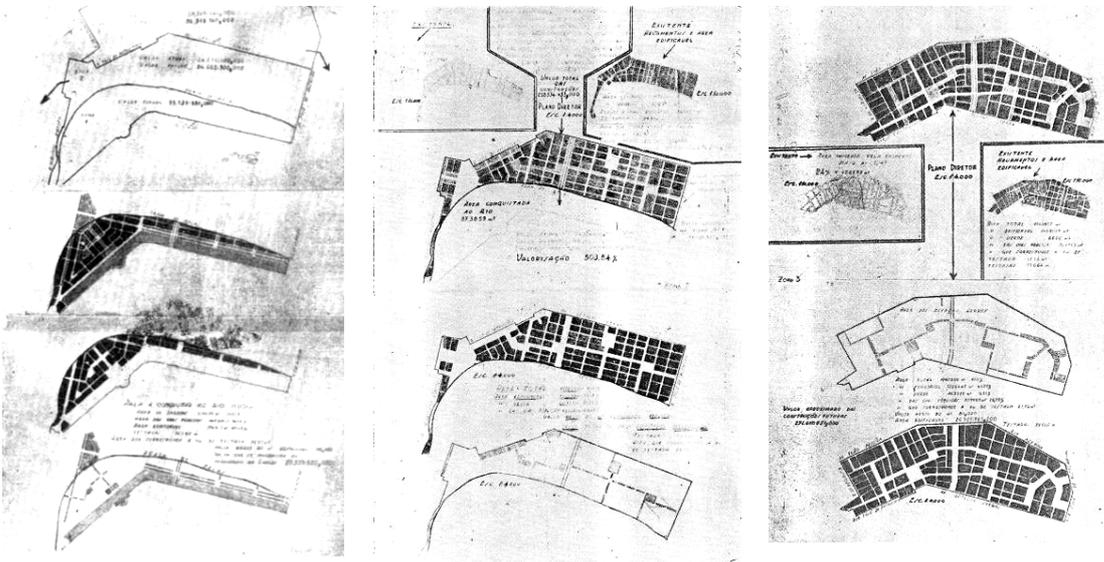


Fig. 3.11 - Plano Gladosch (IV): Projeto de Reloteamento total da região compreendida no polígono: sopé do espigão central - Av. João Pessoa - Rua da Azenha - Rua José de Alencar - futura Praia de Belas. Detalhamento das três etapas de implantação. Arnaldo Gladosch (1942).

Entretanto, o tratamento que o Prefeito dá à localização da Feira Permanente de Amostras ilustra o tipo de conflito entre as diretrizes gerais do Plano de Gladosch (no caso bem mais que diretrizes gerais, já que foi executado um anteprojeto, inclusive com maquete) e as contingências e conveniências de governo. Mesmo com a Feira Permanente constando explicitamente do Plano na continuação da Rua Santana, o Prefeito anuncia um acordo com o governo do Estado para a implantação imediata de uma feira, bem mais modesta, em área entre as avenidas Getúlio Vargas e outra projetada (futura Avenida Cascatinha, depois Érico Veríssimo), onde foi efetivamente implantado o Parque de Exposições.

A seguir foi apresentado o estudo para o reloteamento da quadra entre a Borges de Medeiros, 10 de Novembro (Salgado Filho), Rua dos Andradas e Marechal Floriano, entendido como aplicação exemplar de um procedimento a ser utilizado em outros quarteirões da área central. O estudo aproveita a oportunidade da edificação de grande bloco para a *Sul América Capitalização* (Edifício Sulacap, com projeto de Arnaldo Gladosch, 1938) para propor uma nova morfologia de quarteirão, com arcadas periféricas incorporadas, impossíveis no parcelamento existente, e espaços abertos internos às quadras, claramente inspirada no projeto de Agache para a área da Esplanada do Castelo, no Rio de Janeiro.

Na Parte V – O Plano Definitivo (dentro do item Reloteamento), o estudo é apresentado juntamente com outros projetos de reloteamento referentes à abertura da Avenida Farrapos, à urbanização da Azenha-Menino Deus-Praia de Belas, e a outros quarteirões do centro, como o mais importante e detalhado, ali informado como em plena execução: o chamado “quarteirão Masson”³⁴. O projeto de reloteamento é apresentado na Fig. Nº 91, objeto do Decreto nº 294, e uma perspectiva do Edifício Sulacap na Fig. Nº 92 do documento, como “*Fachada da construção do lote com face para a av. Borges (Edifício Sulacap)*”, sem informação da autoria de Arnaldo Gladosch ou data do projeto (Fig. 3.10).

A 10ª REUNIÃO ocorreu apenas em 21 de outubro de 1942, quase um ano e meio após a anterior. Foi uma sessão solene do Conselho do Plano, em homenagem ao quinto aniversário do governo Loureiro da Silva. Neste intervalo, o plano de obras foi implantado a ritmo acelerado, e a cidade sofreu o trauma da grande enchente de 1941, desorganizando sua vida cotidiana e produtiva, desabrigando 25% da população, e colocando o tema da “*proteção contra as cheias*” como prioridade máxima da Prefeitura e do Plano.

³⁴ SILVA, 1943, op. cit., pp. 65-67 e Figuras 91 e 92. Em outros locais, é referido como “Quarteirão nº 1”, ilustrando sua exemplaridade como protótipo de uma morfologia de quarteirão a ser aplicada normativamente. No centro, os outros reloteamentos previstos eram nos quarteirões entre a General Câmara, 7 de Setembro, Uruguai e Siqueira Campos, e entre a Uruguai, Dr. José Montaury, Borges de Medeiros e praça Montevideu (o quarteirão “União”, em alusão ao Edifício União, também projeto de Gladosch). Nestes, o reloteamento foi feito, mas as arcadas não foram aplicadas, à exceção do trecho correspondente ao City Hotel no quarteirão “União”. Em compensação, surgiram em outros locais do centro, sempre em negociação dos órgãos técnicos da Prefeitura com os proprietários, até sua institucionalização no Plano Diretor de 1959.

O prefeito foi saudado pelo Eng. Ivo Wolff, em nome da Sociedade de Engenharia, pelos operários da Prefeitura, por Antonio Brochado da Rocha em nome do funcionalismo municipal, e pelo Eng. Clóvis Pestana, representante do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) no Conselho, que efetuou um relato das obras empreendidas pelo Prefeito em seu governo de cinco anos, destacando o papel fundamental do plano de conjunto e da colaboração de Gladosch³⁵. Finaliza, em nome da Comissão do Plano Diretor de Porto Alegre, informando que esta resolvia denominar o Plano Diretor de Porto Alegre como Plano Loureiro da Silva.

Após, Loureiro lembrou as realizações de sua gestão, num clima de prestação final de contas: *“Precisamente há cinco anos, nesta data, ainda em meio à convulsão política que agitou o Estado, obrigado pela força dos acontecimentos, vinculava o meu destino ao da cidade, assumindo-lhe o governo e as responsabilidades de um cargo que eu estava longe de pretender”* (p. 210). Loureiro certamente pretendia o cargo, e já há algum tempo quando o assumiu, mas segue elogiando a visão *penetrante* de Otávio Rocha e os primeiros passos no sentido de recuperação das finanças municipais, através das reformas tributária e administrativa, e da recuperação da capacidade de investimento, pré-requisitos para as obras e realizações necessárias. *“Limpo assim o terreno (...) foi então possível traçar as diretrizes de um Plano Diretor de desenvolvimento da cidade, onde os projetos não constituíssem apenas matéria de expediente e de simples desenho, mas tivessem um senso objetivo, com firmes possibilidades de concretização”* (p. 211).

Pela primeira vez se fala em um Plano Diretor **de desenvolvimento** da cidade, envolvendo planejamento estratégico, a cargo do governo, e o plano físico-territorial, a cargo de especialistas: *“Não mais competia ao Prefeito elaborar planos parciais e desarticulados, fora da técnica e da consulta sistemática aos entendidos. Sua missão destinava-se à supervisão administrativa, estabelecendo uma continuidade que se fixasse como um sistema impessoal”* (p. 211). Nessa divisão de competências, justifica-se *“a escolha de um urbanista consagrado e a criação de um Conselho de Plano Diretor, com assistência de técnicos”* (p. 212). Com a direção segura do Prefeito, avalista da continuidade, e contando com a colaboração dos especialistas, estaria assegurada a abrangência do Plano:

³⁵ *“Para orientar a confecção do anteprojeto dêsse plano, com a colaboração efficientíssima dos técnicos municipais encontrou a Prefeitura de Pôrto Alegre em Arnaldo Gladosch o profissional com o tirocínio indispensável ao perfeito desempenho de tão árdua missão. Concluídos os estudos principais relativos a êsse anteprojeto, inicia agora a Prefeitura a coleta sistemática de dados com os quais irá, lenta, mas firmemente, se preparando para a organização do plano definitivo”* (p. 209). Clóvis Pestana se refere ao Expediente Urbano, em finalização na Diretoria de Cadastro por Edvaldo Paiva, recém retornado de seu curso de especialização em Urbanismo no Uruguai, e equipe. Na mesma Reunião, o Conselho sugeriu e foi aprovada a criação de um prêmio, denominado Prefeito Loureiro da Silva, a ser conferido trienalmente pela construção de *“bairro, ou bairros residenciais, tipo ‘vila-jardim’, com todos os requisitos urbanísticos, de acordo com projeto aprovado na Prefeitura”*, outorgando ainda a seu detentor o título de Benemérito da Cidade.

“Espaços viários; traçado das grandes radiais e perimetrais; espaços verdes; vias-férreas, portos, sistemas de transportes; zoneamentos, loteamentos e reloteamentos de bairros; saneamento nos seus múltiplos aspectos; parte educacional e desportiva, artes, enfim, tudo o que integra o conglomerado social, teria a sua regulamentação” (p. 212).

Assim, cada coisa em seu lugar, e todas elas contempladas no Plano. Mesmo ressaltando ter-se fixado apenas as grandes linhas mestras do planejamento, o Prefeito avalia que, no quadro geral das realizações, já pode lançar empreendimentos ponderáveis a seu crédito, e passa a enumerá-los. Trata-se de um crédito mais que ponderável, para seis anos de mandato. Mesmo considerando as circunstâncias sócio-econômicas e políticas especiais (regime autoritário, financiamento fácil), sempre lembradas nas sucessivas análises com o intuito de relativizar as realizações, o sucesso de seu governo resta evidente.

A 11ª Reunião do Conselho do Plano já foi realizada na presença do novo prefeito, o advogado Antônio Brochado da Rocha, nomeado em substituição a Loureiro da Silva, e teve seu formato modificado, não contando mais com as costumeiras “exposições” de Gladosch. A 10ª Reunião tinha sido premonitória: é interessante notar que na última reunião do Conselho sob condução de Loureiro, usaram a palavra sucessivamente os três futuros prefeitos de Porto Alegre, pela ordem Antônio Brochado da Rocha (15/09/1943 a 14/05/1945), que sucedeu Loureiro, Clóvis Pestana (14/05/1945 a 06/11/1945), que sucedeu Rocha, e Ivo Wolff (06/11/1945 a 21/02/1946), que substituiu a este, no período instável que se segue da saída de Loureiro até a posse do primeiro prefeito eleito do período democrático, no início dos anos 50.

Vemos que em suas exposições ao Conselho do Plano Diretor, Gladosch procurava a explicitação de seus conceitos e premissas teórico-metodológicas, para o Plano e para a cidade, a apresentação fundamentada e justificada de seus planos e projetos, e de suas formas de financiamento, execução e gestão. Aproveita para a divulgação do urbanismo, exercendo plenamente o papel previsto para o arquiteto-urbanista na visão da SFU, como agente de esclarecimento e educação da opinião pública através do discurso expositivo, e do convencimento.

Gladosch ocupa-se sucessivamente do urbanismo como ciência e arte de modelar a cidade, do Plano Diretor como seu instrumento privilegiado, e da definição de seus elementos (a pesquisa urbana, o zoneamento, o sistema viário e o reloteamento) e métodos. Eles são a seguir aplicados sobre a cidade real através do Anteprojeto de Plano Diretor para Porto Alegre, e do detalhamento de uma série de projetos urbanos e arquitetônicos. Dessa forma, ocupa-se de todo o arco do conhecimento urbanístico da época, desde as primeiras definições de planejamento territorial e evolução urbana, até as definições de natureza morfológica e tipológica, passando pelo zoneamento, equipamento e legislação. Entretanto, três aspectos chamam a atenção no conjunto de discursos e documentos técnicos disponíveis. O primeiro é a ausência de um modelo teórico,

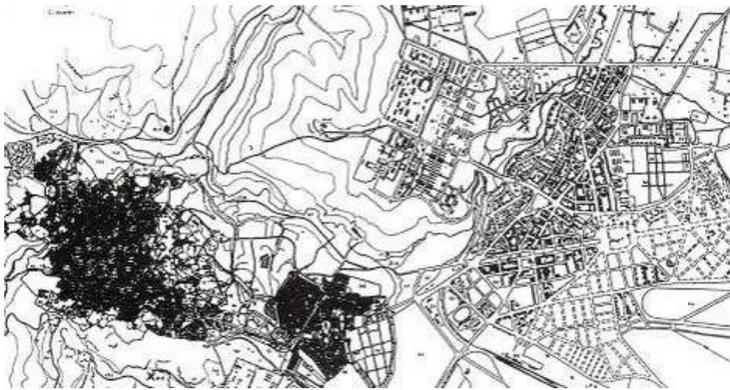


Fig. 3.12 – SFU/Henri Prost. Plano de Fez, Marrocos, 1914-16.



Fig. 3.13 – SFU/Leon Jaussely. Plano de Ankara, Turquia, 1925.

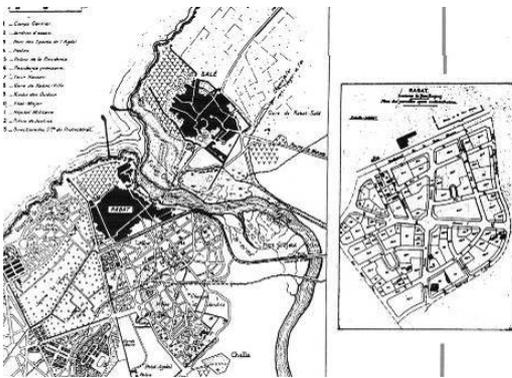


Fig. 3.14 – SFU/Henri Prost. Plano de Rabat, Marrocos, 1914-26.



Fig. 3.15 – H. P. Berlage. Plano de Expansão de Haia, 1908.



Fig. 3.16 – Alfred Agache. Plano do Rio de Janeiro: Espaços Livres e Reservas Arborizadas, 1930.



Fig. 3.17 – Alfred Agache. Plano do Rio de Janeiro: Zoning (Zoneamento de Usos/Atividades), 1930.



Fig. 3.18 – Alfred Agache. Plano Diretor de Curitiba: Plano de Avenidas - Esquema teórico, 1943.

ou esquema para Porto Alegre, nos moldes dos usualmente elaborados no urbanismo da SFU. O segundo é a questão da pesquisa urbana, um dos pilares do método da SFU e ausente do Anteprojeto de Gladosch, por estar a cargo da Prefeitura. O terceiro, vinculado ao segundo, é a ausência do outro pilar do método SFU, o zoneamento, apesar de ter sido reiteradamente tratado em termos conceituais por Gladosch nas exposições.

A questão do modelo intriga, pois em nenhum momento está referido nas exposições, e fazia parte do método desde Hénard, com justificativa na famosa citação de Burnham sobre os planos. A explicação mais convincente é de que não tenha sido elaborado, em função do peso do urbanismo alemão na formação de Gladosch, sobrepondo-se no caso inclusive ao de Agache, principal credencial da contratação, que tinha elaborado um para o Rio de Janeiro (“Os Cinco Dedos”) e na mesma época apresenta um esquema para Curitiba³⁶, no qual estão sintetizadas de forma notável suas propostas para a estrutura urbana e viária do Plano Diretor (Fig. 3.18). O urbanismo alemão se opunha explicitamente aos esquemas rádio-concêntricos de crescimento urbano, que eram geralmente associados aos modelos teóricos³⁷. Preferia concentrar seu foco nos traçados, na proposta de peças urbanas precisas, e no zoneamento. Exatamente como Gladosch em Porto Alegre (exceto pelo zoneamento, como veremos adiante).

A pesquisa urbana é outra indagação pertinente quando revisamos as exposições de Gladosch. O método da SFU tinha a pesquisa urbana como uma das bases necessárias para o Plano. Gladosch se refere seguidas vezes a ela, enfatizando sua importância, recomenda à Prefeitura empenho na sua execução, e acaba justificando por sua ausência a falta de finalização do zoneamento (e conseqüentemente a não finalização do Plano). A explicação para isso também está nas distinções entre o urbanismo alemão e a SFU, na conceituação da pesquisa urbana, e nas suas conseqüências sobre o zoneamento.

A pesquisa urbana da SFU, ilustrada exemplarmente por Agache no Rio de Janeiro, fundamenta-se na montagem de um amplo painel dos aspectos antropogeográficos, voltado para a classificação e distribuição dos grupos humanos e suas atividades pela cidade, com a identificação de âmbitos sócio-econômicos, culturais, e espaciais. Tinha também um caráter intuitivo, de “*conhecimento da realidade pela experiência*”, e lançava mão da história, da geografia e da

³⁶ O trabalho de Agache, como consultor da firma Coimbra Bueno no Plano Diretor de Curitiba, está descrito por Bráulio Carollo em “*Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo*” (ver CAROLLO, 2002, op. cit.). O esquema, apresentado num surpreendente diagrama colorido em forma de caracol, é ao mesmo tempo sintético e evocativo, e orientou o planejamento de Curitiba até os anos 60.

³⁷ Na *Town Planning Conference* de 1910, RIBA, Londres, Eberstadt se pronuncia contra os esquemas concêntricos nucleares tipo Howard, e a favor de uma ordenação radial, na qual os braços de desenvolvimento se afastam do centro, como sistemas lineares autônomos. Ainda afirma: “*Refiriéndome específicamente a los temas de esta conferencia, debería decir que Alemania es el único país donde puede estudiarse directamente la inseparable conexión entre el town planning, el street planning y la base de la vida social: el housing*”. CIUCCI, 1975, op. cit., La Ciudad Americana, p 230.

antropologia, permitindo a emergência de um zoneamento inicial baseado na observação e em dados secundários. A pesquisa urbana do urbanismo alemão era mais pragmática, e voltada diretamente para o *zoning*: envolvia, como descreve Gladosch, a definição precisa das superfícies e dos usos nas propriedades imobiliárias, em termos qualitativos e quantitativos, formando uma espécie de carta funcional. Não era possível sem minuciosa pesquisa de campo, e o apoio de um cadastro. Sem ela, não era possível o zoneamento.

Acreditamos que Gladosch tenha lançado um zoneamento inicial, baseado em dados disponíveis e na experiência, que subsidiou seus estudos iniciais. A observação atenta das reproduções das plantas indica a presença de um zoneamento por cores ou tons, tanto no primeiro estudo quanto no Anteprojeto de 1940. Uma foto de Arnaldo Gladosch apresentando propostas ao Conselho do Plano em 1940³⁸, mostra claramente um zoneamento sobre planta da área mais central (Fig. 3.9). Quanto à pesquisa urbana, entretanto, ele não foi além, preferindo sugerir ao Prefeito o treinamento de um técnico no Uruguai para complementá-la, permitindo assim a finalização do zoneamento e do Plano. A indicação é sugestiva, em função da linha seguida por Maurício Cravotto na Faculdade de Arquitetura de Montevideu, identificada com a *urban survey* de Geddes, a evolução urbana de Poëte e o urbanismo alemão.

Os três aspectos chamam a atenção para a trama de referências presentes em Arnaldo Gladosch, muito longe do maniqueísmo de algumas análises, que ressaltam apenas a filiação à “urbanística formal” de linha francesa. Ilustram também os complexos processos de transferência de idéias urbanísticas ao longo dos anos 30 e 40, e a convivência de paradigmas acadêmicos, da cidade tradicional racionalizada e modernizada, da Cidade-jardim e do urbanismo moderno.

UMA CIDADE FEITA PARA DURAR

O conjunto de planos, anteprojetos, projetos urbanos e projetos arquitetônicos elaborados por Gladosch para Porto Alegre encontra-se disperso ao longo de *Um Plano de Urbanização*, junto a projetos dos órgãos técnicos municipais e de outros arquitetos, projetos de infra-estrutura, e a obras de infra-estrutura, urbanização e arquitetura. Muitos estão apresentados na Parte III (O Anteprojeto), precedidos pelo Plano Diretor, ou Préplano.

O Plano Viário está no capítulo II, e é um elemento essencial na estrutura conceitual do Plano Diretor de Gladosch. No primeiro estudo ele aparece de uma forma mais diagramática, nos moldes de um Plano de Avenidas, de clara extração rádio-concêntrica. No 3º Estudo, a representação do traçado se sobrepõe ao diagrama, dificultando a percepção do conjunto. Do 3º Estudo para o Plano

³⁸ A foto está na Figura 18 da tese de Maria Soares de Almeida, e foi reproduzida na Figura 3.9, apesar de sua baixa resolução, pela relevância documental. Ver em ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 78.

Director, o plano ganha definição e detalhamento, agrega os equipamentos e peças urbanas desenhadas por Gladosch, mas perde em síntese e clareza. Está diluído em meio a uma trama compacta formada pelo traçado viário e parcelamento em quarteirões, na qual o olhar vê-se atraído para as partes, em detrimento da estrutura. Nesse sentido, a falta do esquema teórico, notada anteriormente, cobra seu preço.

O Plano Viário é apresentado no documento com justificativas retiradas diretamente das exposições de Gladosch no Conselho do Plano, e procura transformar o sistema radial existente num sistema rádio-concêntrico (ou radial-perimetral), o mais próximo possível dos modelos ilustrados por Hénard e utilizados pelos urbanistas da SFU na maioria de seus planos:

“(...) criar um sistema, o mais perfeito possível, de radiais, projetando novas vias e melhorando as existentes; criar um sistema de perimetrais em boas condições técnicas, as quais estabeleçam uma ligação perfeita entre os diferentes bairros. Transformaremos, assim, o sistema radial da cidade em um sistema radioconcêntrico. Para isso criamos novas radiais indispensáveis ao tráfego presente e, principalmente, futuro, aproveitando os vales para implantação de artérias rápidas (Farrapos, canal do Riacho, avenida no talvegue do arroio Cascata, avenida do Cristal, avenida Beira-Rio); melhoramos as radiais existentes retificando seus alinhamentos e projetando maiores larguras a serem obtidas através de recuos progressivos; projetamos a duplicação paralela de algumas radiais (avenida Vasco da Gama), e, finalmente, aproveitamos as gargantas para a implantação das ligações perimetrais necessárias” (p. 40).

No seu Plano de Avenidas, Gladosch projeta nove avenidas radiais, em grande parte adaptadas do Plano de Pavimentação de Alberto Bins e das propostas de Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva na *Contribuição*. São elas:

1. O Caminho Novo (Voluntários da Pátria) alargado, como principal ligação com as zonas do Porto Fluvial e Industrial a norte.
2. Avenida Farrapos, já em execução à época conforme projeto do DNER, ligando a Estrada de Canoas ao centro da cidade, através da Zona Industrial dos bairros São João e Navegantes.
3. Radial formada pelas ruas Benjamin Constant, Cristóvão Colombo e Alberto Bins, com alargamentos e retificações progressivas, desenvolvendo-se no sopé e na meia-encosta noroeste do divisor principal de águas.
4. Radial formada pela Estrada dos Moinhos de Vento (24 de Outubro e Plínio Brasil Milano) e Avenida Independência, com alargamentos e retificações progressivas, seguindo sobre o divisor principal de águas.
5. Radial formada pelo Caminho do Meio (Avenida Protásio Alves) e Avenida Osvaldo Aranha, com alargamentos e retificações progressivas, ao sopé e na encosta sudeste do divisor de águas.
6. Radial sobre os diques de canalização do Riacho, a “*radial do talvegue*”.
7. Estrada do Mato Grosso, ao sopé e na encosta norte dos morros do Partenon, ligada à Avenida João Pessoa e através desta ao Centro.
8. Considerando que a grande extensão da zona servida por esta última sugere o traçado de uma nova radial para coletar o tráfego proveniente da

Avenida Teresópolis e bairros adjacentes, aliviando a Rua da Azenha e Avenida João Pessoa, Gladosch propõe uma avenida sobre o leito canalizado do rio Cascata (ou arroio Cascatinha), do encontro da Avenida Teresópolis com a Azenha até a Ilhota, e daí através do interior de quarteirões da Cidade Baixa (entre as ruas José do Patrocínio e João Alfredo) até o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros.

9. Avenida Beira-Rio projetada, recebendo o tráfego da Zona Sul da cidade e permitindo acesso aos jardins propostos à beira do Guaíba³⁹.

Como vimos anteriormente, em suas exposições ao Conselho Gladosch pouco se refere à questão das avenidas perimetrais, elidindo a proposta dos perímetros de irradiação, muito clara na planta conhecida do primeiro anteprojeto. Todas as demais radiais seriam canalizadas para duas delas, e não através de um primeiro perímetro de irradiação, como na *Contribuição*. Só encontramos referências no Plano Viário, que descreve o primeiro perímetro (inclusive com proposta do túnel da Conceição) e o segundo, ligando equipamentos como Feira de Amostras e o Estádio Municipal a entroncamentos importantes e ao Campo para Desfiles (hoje Parque Moinhos de Vento), parte dele como *parkway*.

O próprio traçado das perimetrais perde em clareza e funcionalidade. A primeira apresenta duplicidade de traçado no aterro da vertente sul da península, e conexões complicadas em alguns pontos, como no nó junto à Avenida Borges de Medeiros. A segunda apresenta descontinuidades e mudanças bruscas de direção em alguns pontos, que correspondem geralmente às conexões, sacrificando a continuidade e fluidez ao desenho das partes (peças urbanas) e suas articulações. A terceira não aparece no Plano Director. Mais uma vez, a coesão da estrutura cede ao equilíbrio das partes.

O Centro Urbano (capítulo III) reúne os projetos para os centros cívicos na Praça da Matriz (Centro Administrativo Estadual) e na Praça 15 (Municipal), e para o Centro Ferroviário, todos de Gladosch. Apenas o primeiro apresenta definições morfológicas.

Em 1943, o Plano Gladosch previu a modernização e a monumentalização dos dois centros cívicos existentes: o municipal (localizado entre as ruas Marechal Floriano Peixoto, José Montauray, Uruguai e Mauá) e o estadual, na Praça da Matriz. Os croquis de Gladosch demonstram a intenção de estabelecer certa continuidade estilística e morfológica entre os Palácios da Praça da Matriz e o tecido circundante. A reordenação do conjunto através de praças, eixos e

³⁹ Das nove grandes radiais da rede primária, somente duas delas (as avenidas Farrapos e Borges de Medeiros), chegariam até a Praça 15 de Novembro, considerada o coração da cidade. A Avenida do Caminho Novo (1) e as ruas Cristóvão Colombo/Alberto Bins (3) seriam ligadas à Av. Farrapos. O projetado prolongamento da Rua 2 de Fevereiro (atual Salgado Filho) permitiria encaminhar o tráfego das avenidas Independência (4) e João Pessoa (7) até a Borges de Medeiros, que também receberia, pelo sul, o prolongamento projetado da Avenida Teresópolis (8) e a projetada Avenida Beira-Rio (9).

simetrias parciais, e a substituição dos antigos edifícios por prédios racionalistas referencia-se aos projetos urbanos de Piacentini, e envolvia massivas demolições.

O projeto não foi realizado, e deverá ser analisado comparativamente ao projeto igualmente não realizado de Jorge Moreira para o mesmo local, apresentado no mesmo ano. Em *A mão e sua impressão* são confrontados dois paradigmas arquitetônicos e urbanísticos distintos, que fornecem duas imagens de cidade ideal, igualmente opostas.

O Saneamento dos Vales (capítulo IV) apresenta o projeto de Gladosch para o saneamento e loteamento do vale do Riacho e Praia de Belas, inclusive com o projeto de um bairro residencial modelo no aterro da Praia de Belas, já produto do detalhamento da implantação do Anteprojeto. Junto aparecem projetos técnicos de defesa contra as inundações do DNOS, projetos de diversas pontes e da canalização do Riacho, com traçado e perfis da Avenida do Canal projetada (hoje Avenida Ipiranga).

O projeto propõe a retificação “radical” do percurso entre a ponte da Azenha e o Guaíba, por motivos técnicos e econômicos: redução do percurso de cerca de 2900 metros para um trajeto de 1300 metros, percorrendo principalmente terrenos baldios, facilitando o loteamento e o novo traçado das áreas atingidas. Em lugar do aterro generalizado das áreas atingidas, abaixo das cotas máximas do rio e, portanto, inundáveis, decide pelo aterro das faixas das margens, tanto do Guaíba quanto do canal do Riacho, formando um sistema de diques contínuos contra inundações, ocupados por avenidas.

A estrutura viária principal seguia as diretrizes do anteprojeto do Plano: “o seu arcabouço é formado, de um lado, pelas duas radiais beira-rio e a via radial que liga Glória ao Centro urbano, e do outro lado, pela circular representada pela avenida Venâncio Aires prolongada até a Ponta da Cadeia”. O traçado geral procura, sempre que possível, a divisão em quarteirões regulares de 60 a 70 metros por 200 a 250 metros, adequados a lotes de 12x30 a 35 metros, “dimensões adequadas à sua boa e racional utilização para construções (...) e regular aproveitamento de uma propriedade imobiliária” (p. 180), incentivando a densificação da zona num “máximo suportável”.

Como compensação para uma população “que não poderá contar com o conforto de jardins próprios”, propõe um sistema de espaços verdes constituídos de jardins públicos e avenidas-parque entremeando as zonas residências e ligando-as aos grandes espaços verdes da cidade, o Parque Farroupilha e os jardins projetados ao longo da Avenida Beira-Rio. O projeto não é identificado, mas pela descrição e data deve tratar-se da planta já apresentada na Fig. 3.6 como “Projeto de loteamento total da região compreendida no polígono: sopé do

*espigão central – av. João Pessoa – rua da Azenha – rua José de Alencar – futura Praia de Belas, o qual será executado em três etapas”*⁴⁰.

O projeto dos aterros nos fornece a visão mais completa de cidade ideal do plano (Fig. 3.19). A análise morfológica de Bohrer sobre os aterros da enseada Praia de Belas considera que, desde o primeiro projeto, “(...) o elemento morfológico mais expressivo da proposta global é o sistema contínuo de parques, jardins e avenidas que se articulam a partir da parkway proposta no prolongamento da Av. Borges de Medeiros”, identificando a matriz do modelo espacial no âmbito das avenidas-parque americanas, corredores verdes interligados percorrendo grandes extensões da cidade.

*“Geometricamente eram eixos tratados como amplas avenidas – Borges de Medeiros, Av. do Canal, Av. Beira-Rio e Radial da Cascata, entre outras – vinculadas, em determinados pontos, por espaços articuladores. Estas dilatações do espaço público no cruzamento de eixos viários foram tratadas como parques, caso do parque no final da Av. Borges de Medeiros. (...) Neste local, através do uso da retórica clássica do tridente, traça dois eixos diagonais, um no sentido do bairro Menino Deus e outro em direção ao Guaíba”.*⁴¹

O centro do tridente é a continuação da Borges de Medeiros, retilínea e transformada em *parkway* no trecho da Praia de Belas. Igualmente neste ponto cruza um eixo perpendicular à Av. Borges de Medeiros (na continuação da Av. Cascatinha), que se prolonga até as imediações da Ponta da Cadeia. O traçado viário define dois triângulos retângulos, articulados por um cateto, na continuação da Borges (um no aterro da vertente sul, com a hipotenusa formada pela Beira-Rio, e outro em direção à Ilhota, com a hipotenusa formada por um corredor verde sobre o braço do Riacho), formando assim um losango.

Bohrer identifica, especificamente no desenho do nó do tridente e no tipo de traçado e parcelamento da área triangular de aterro, junto à antiga Rua Pantaleão Telles, uma clara influência do Plano de Berlage para a extensão sul de Amsterdam (Fig. 3.20). Ela é muito evidente. Assim como no Plano de Berlage, verifica-se na área de aterro de conformação triangular a associação de um modelo morfológico de escala monumental com o modelo pitoresco das cidades-jardim. O primeiro é expresso nos eixos viários principais, através do tratamento das esquinas e conexões, estruturando formalmente a área aterrada. O segundo aparece na divisão interna dos quarteirões e no tratamento paisagístico das ruas locais. A análise do detalhamento posterior permite evidenciar ainda mais as referências, incluindo o padrão tipo-morfológico proposto, com a implantação de blocos perimetrais e blocos isolados, que resultariam, considerando as alturas usuais, numa imagem urbana muito similar (Figuras 3.21 e 3.22).

⁴⁰ Ele reaparece na Fig. nº 43, mas vinculado ao conjunto da cidade como “*Projeto geral de saneamento do vale do Riacho (em execução) e praia de Belas*”, relacionando-o com outros equipamentos projetados, como a Cidade Universitária e Feira de Amostras; volta depois nas figuras nº 88, 89 e 90, nas quais são detalhadas as três etapas de implantação do reloteamento, em *croquis* do próprio punho de Gladosch (Fig. 3.11), sem crédito no documento.

⁴¹ BOHER, 2001, op. cit., p. 85.

O aterro, ao contrário da proposta de Ubatuba de Faria e Paiva, é muito racional: maior junto à área central, nas imediações da antiga Rua Pantaleão Telles, onde assume a configuração triangular, e menor junto ao prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, onde aparece como uma estreita faixa de jardins paralela à Avenida Praia de Belas. Gladosch percebeu que um afastamento muito grande da Avenida Praia de Belas criaria futuros problemas para o escoamento pluvial; por outro lado, parecia muito mais sensato ocupar os grandes vazios urbanos existentes no Menino Deus, com melhor acessibilidade a partir do saneamento e retificação do riacho, do que executar um aterro desnecessário.

A mesma forma triangular do aterro que induziu Gladosch a adotar um traçado viário similar ao utilizado por Berlage no plano da Extensão Sul de Amsterdam, resultou em quadras triangulares próximas à ponta da cadeia⁴². Na confluência da Avenida Beira-Rio com a Rua Pantaleão Telles foi traçado um *rond point*, com o caráter de ponto focal, próximo à margem do lago, articulado a outro próximo à margem norte, nas imediações da Praça da Harmonia, ambos fazendo parte do traçado de um primeiro perímetro.

Na margem da enseada Praia de Belas, a Avenida Borges de Medeiros transforma-se na Avenida Beira-Rio como ampla *parkway* que inicia logo após o *rond point* na ponta da cadeia desenvolvendo-se até o entroncamento com a Rua José de Alencar, com a previsão de sua ampliação futura até o bairro Espírito Santo. Esta avenida, continuamente acompanhada por um parque linear, transformaria o litoral da Praia de Belas numa praia de banhos urbanizada à maneira das avenidas *Costaneras* de Buenos Aires e Montevideú.

Sobressai na proposta urbanística o traçado retilíneo da via de contorno, gesto forte de Arquitetura e racionalidade contraposto à curva original da enseada, mas ao mesmo tempo enquadrando inteligentemente a paisagem dos morros da zona sul como foco da avenida. Trata-se de um traçado de caráter geográfico, na escala da paisagem, e um dos grandes acertos do Plano. Ele foi mantido posteriormente no traçado retilíneo do prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, que teve início de execução na segunda administração Loureiro da Silva, já nos anos 60.

Diferentemente, Bohrer entende que o elemento mais marcante do novo traçado é a criação do eixo diagonal, no sentido sudoeste. Este eixo recoloca, embora timidamente e deslocada para a enseada, a Porta da Cidade de Paiva na *Contribuição*, calcada na Porta do Brasil de Agache no Rio. A margem não parece suscitar em Gladosch as aspirações simbólicas de monumentalidade presentes na proposta anterior. Ele guardou-as para a terra firme, através da proposição de algumas peças urbanísticas articuladas ao traçado primário. A análise comparativa dos dois projetos permite verificar a convivência de paradigmas urbanísticos pré-modernos (o urbanismo alemão, o urbanismo francês da SFU, os modelos

⁴² BOHRER, 2001, op. cit., p. 87.

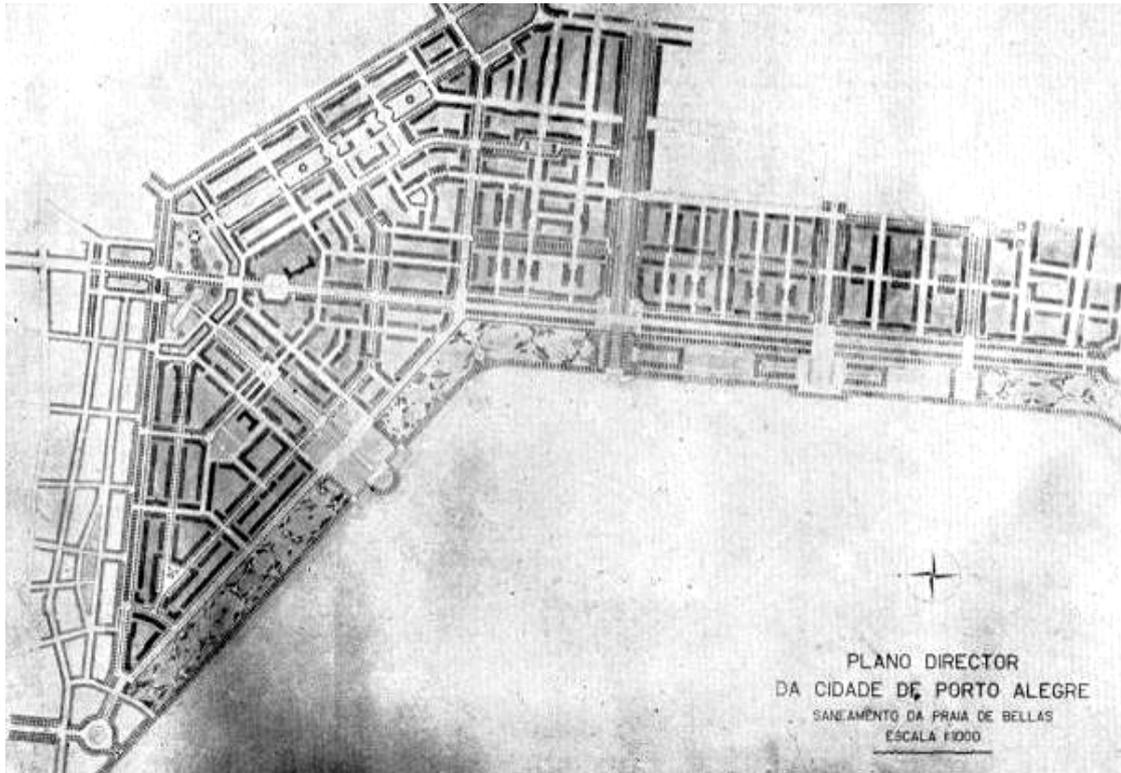


Fig. 3.19 – Plano Gladosch (IV): Plano Director da Cidade de Porto Alegre. Saneamento da Praia de Belas e Bairro Residencial Modelo.



Fig. 3.20 – H.P. Berlage. Extensão Sul de Amsterdam, 1914.

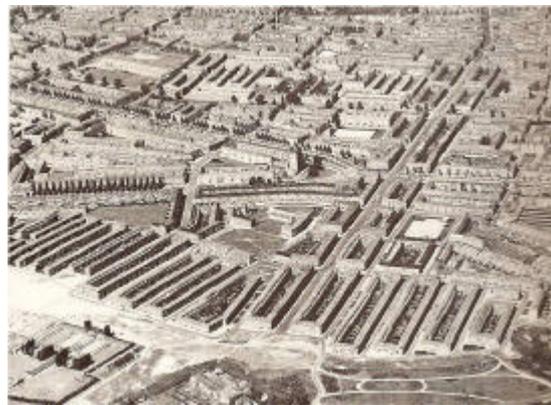


Fig. 3.21 – Amsterdam. Foto da Extensão Sul nos anos 30.

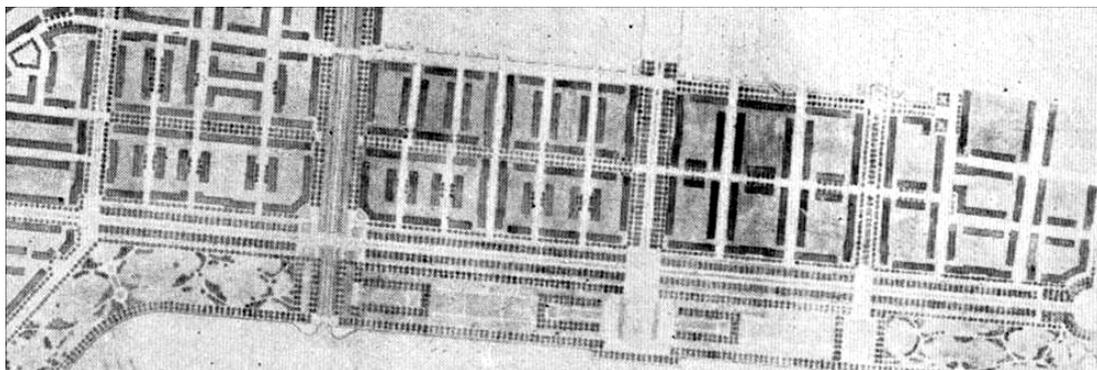


Fig. 3.22 – Plano Gladosch (IV): Saneamento da Praia de Belas e Bairro Residencial Modelo. Detalhe mostrando tipologias habitacionais e morfologia urbana.

derivados da Cidade Jardim e ainda os ecos do movimento *City Beautiful*) e modernos nas décadas de 30 e 40, tendo Porto Alegre como laboratório.

Os Espaços Verdes (capítulo IV) detalha a estratégia de concepção do sistema de espaços verdes do plano de Gladosch. A estratégia consistia na criação de um sistema orgânico de praças e parques, formando um conjunto homogêneo de modo a atender eqüitativamente as áreas de moradia, vinculado por *parkways* e faixas verdes, e na criação de reservas de bosques periféricos públicos, ligados às áreas urbanas através de faixas de vegetação com penetração em cunha. Trata-se de ecos do *park system* e do esquema de Bruno Mörig e Richard Petersen para o concurso da *Gross Berlin* (1910), já utilizado por Prestes Maia, e inicialmente aplicado sobre Porto Alegre na *Contribuição*. A estratégia se materializava no projeto pela criação de grandes núcleos de verde (faixas ao longo do Riacho e da Praia de Belas, parque nas proximidades da Ponte de Pedra e no hipódromo dos Moinhos de Vento, grandes praças na área central⁴³), conectados por avenidas-parque ou faixas de vegetação.

A Extensão do Porto (capítulo V) discute estratégias para a expansão do porto, concluindo pela direção norte (cais Navegantes). Curiosamente, inclui as perspectivas de dois projetos urbanos vinculados ao Plano, para a Praça Piratini e para a entrada da cidade, na Avenida Farrapos, recém aberta por Loureiro, com uma rótula monumental onde se previa a estátua do “*Bombeador*” (hoje Laçador, Fig. 3.40). Os desenhos de Bellanca e a identificação da Diretoria de Obras indicam autoria de Christiano de La Paix Gelbert, atendendo ao plano de massas de Gladosch, notavelmente similar a algumas estratégias (e respectivas perspectivas) de marcação de nós de Berlage para a Extensão Sul de Amsterdam.

Em Detalhes (capítulo VII), são apresentados a Feira Permanente de Amostras, a Cidade Universitária e o Hipódromo do Cristal, projetos de Gladosch, misturados a projetos definidos por ele no Plano, mas não de sua autoria, e a projetos de edifícios e equipamentos públicos, da Diretoria de Obras, todos de Christiano de La Paix Gelbert, seu único arquiteto na época.

A Feira Permanente de Amostras foi localizada por Gladosch entre o Riacho canalizado e o Segundo Perímetro, com acesso monumental pela Rua Santana alargada, e dois acessos diagonais, por uma das pernas do tridente da Praça Piratini, e por uma avenida projetada ligando à área do Hospital de Clínicas (no entroncamento das avenidas Protásio Alves e Venâncio Aires, e Rua Ramiro Barcelos, onde se implantou o Pronto Socorro Municipal). Ela era um elemento estratégico do projeto de saneamento do vale do Riacho, e Gladosch procurou

⁴³ A execução da estratégia previa ainda o ajardinamento do parque na Várzea, à época com 50 hectares, complementando o projeto de Agache com recantos pitorescos, e a urbanização ou reforma de grande número de praças de bairro. Através dela, Gladosch calculava proporcionar um incremento de 400% nas áreas verdes, elevando o total para cerca de 80 ha. As praças construídas ou reformadas estão na Parte IX, Obras executadas (p.50).

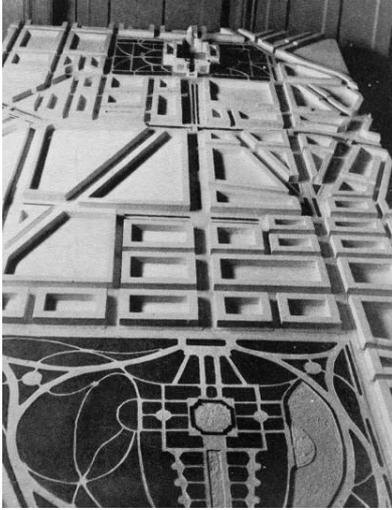


Fig. 3.23 – Plano Gladosch: Feira Permanente de Amostras. Maquete geral. Arnaldo Gladosch (1942).

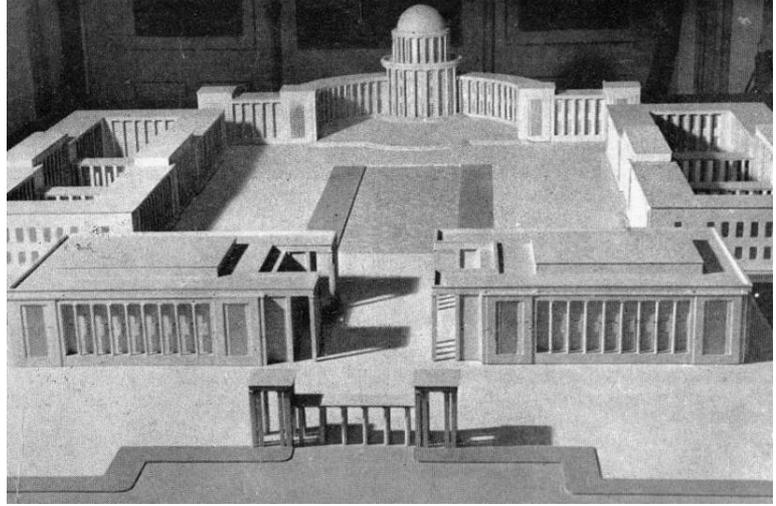


Fig. 3.24 – Plano Gladosch. Feira Permanente de Amostras. Maquete do conjunto. Arnaldo Gladosch (1942).



Fig. 3.25 – Albert Speer e Adolf Hitler. Projeto Grande Berlin, 1937-40.



Fig. 3.26 – Palais de Chaillot. J. Carlu, L. Boileau e L. Azema. Exposição Internacional de Paris 1937 (Plano Geral Jacques Gréber).



Fig. 3.27 – M. Piacentini e equipe. Reitoria Universidade de Roma, 1935.

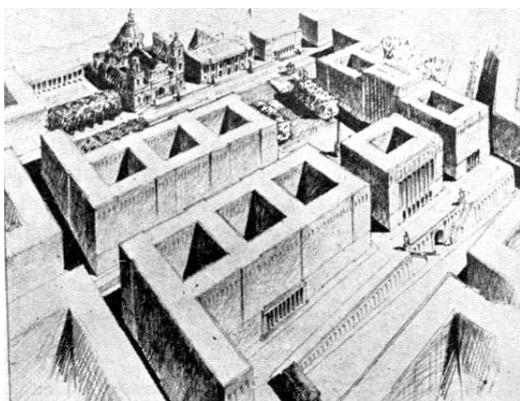


Fig. 3.28 – Plano Gladosch. Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz. Perspectiva, Arnaldo Gladosch (1943).

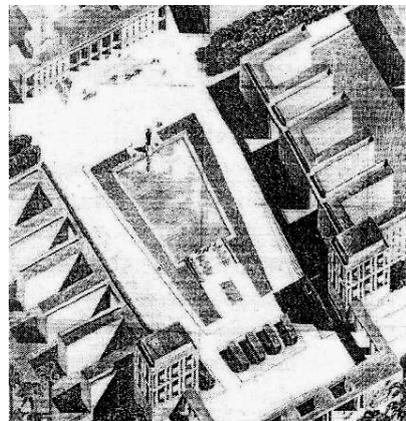


Fig. 3.29 – M. Piacentini e V. Mopurgo. Praça Reitoria da Univ. do Brasil, 1935-38.

vincula-la aos dois nós diagonais, e frontalmente ao Parque Farroupilha (Fig. 3.23)⁴⁴. Isso foi feito transformando a Rua Santana em avenida-parque, na continuidade do eixo monumental do Parque, traçado por Agache, procurando “*não só destacar convenientemente a Exposição, como também aumentar a importância da ‘Avenida dos Estados’, que iria, sem isso, prolongar-se numa rua comum, sem um acabamento condigno*”.

Dividiu o conjunto em duas partes, uma com os pavilhões de caráter provisório (erigidos para servirem durante a realização de exposições especiais), ao longo da avenida de acesso, e outra reunindo ao redor de uma praça as edificações definitivas, que depois constituiriam a Feira Permanente. Em função da escala e de implicações urbanísticas, Gladosch previa sua execução por etapas, iniciando pela construção de dois edifícios definitivos ladeando a entrada da Exposição, e localizando-se os pavilhões provisórios ao redor da praça central (Fig. 3.24). Mais tarde, de acordo com as possibilidades, seriam construídos progressivamente os edifícios definitivos, até completar-se o conjunto urbanístico.

O Plano de Urbanização traz a implantação da Feira na planta do PLANO DIRECTOR, com o traçado viário e distribuição das massas edificadas, e duas fotos de uma maquete, uma com perspectiva desde o Parque Farroupilha e outra da praça central. Com base nesses parcos elementos, muitas análises ressaltaram seu caráter monumental e autoritário, vinculando-o à arquitetura do totalitarismo europeu, especialmente ao projeto de Albert Speer e Adolf Hitler para o eixo monumental da Grande Berlim (1937-40, Fig. 3.25), normalmente ilustrado por fotos de uma maquete de enquadramento similar.

Se verificarmos com algum cuidado, veremos que apenas o enquadramento da foto, a composição processional, e a finalização do eixo em um edifício dotado de cúpula são relatados. A escala das edificações e espaços abertos é completamente distinta, seu caráter e linguagem também. A linguagem se vincula de forma direta aos conjuntos urbanos da arquitetura racionalista italiana dos anos 30, e ao chamado *Stile Littorio* de M. Piacentini⁴⁵, mas principalmente às grandes composições e projetos urbanos dos arquitetos da SFU, exemplarmente ilustrados pelas marcas de seu apogeu e canto de cisne – a Exposição Internacional de Paris de 1937 (que teve o urbanista da SFU Jacques Gréber como arquiteto-chefe), e especialmente o conjunto do *Palais de Chaillot* (1937, Fig. 3.26), de J.

⁴⁴ “*Em virtude do valor representativo que terá para a cidade esta exposição e futura ‘Feira Permanente de Amostras’, procurei liga-la à mais linda obra paisagista que possui a cidade, ao ‘Parque Farroupilha’. Pela transformação da atual rua Santana em uma larga avenida-parque, teremos o prolongamento natural da “Avenida dos Estados”, que constitui o eixo mestre do ‘Parque Farroupilha’, até a entrada principal da Exposição*” (p. 172-173).

⁴⁵ O *Stile Littorio* aparece nos projetos para a Universidade de Roma, sob direção de Piacentini, liderança do grupo de arquitetos italianos do Raggruppamento Architetti Moderni Italiani. Os projetos da Reitoria da Universidade de Roma (1935, Fig. 3.27), de M. Piacentini e equipe, a Praça da Reitoria da Universidade do Brasil (1935-38, Fig. 3.29) de M. Piacentini e V. Morpurgo, e a reurbanização da área do Mausoléu de Augusto em Roma (1937), de V. Ballio e V. Morpurgo são ilustrativos do estilo, que foi hegemônico na Itália fascista dos anos 30. Ver em CURTIS, 1986, op. cit., pp. 211-222; e em FRAMPTON, 1981, op. cit., pp.212-225.

Carlu, L. Boileau e L. Azéma, foco arquitetônico e principal edifício do conjunto urbanístico da Exposição.

Conforme descrito por Underwood, o Palais de Chaillot não só focalizava e simbolizava o espírito da Exposição em termos arquitetônicos. O estilo clássico monumental, abstrato e ritmado dos porticados, a construção em concreto reforçado revestida em pedra, o layout formal com os terraços, escadarias, plataformas e arrimos, no eixo da Torre Eiffel, e principalmente seu desenho em duas asas independentes com um grande espaço vazio no centro, tudo isso “fala” nos mesmos moldes do “*urbanisme parlant*” de Agache⁴⁶. As duas asas ligadas e unificadas pela esplanada monumental representam um “volume” sociológico, ilustrando, de acordo com a filosofia social que estava nas bases da SFU, o triunfo do público submetido à “*conscience collectif*”. Não por acaso o Palácio eclipsou tanto o pavilhão nazista (de Speer) quanto o soviético (de Iofan), que o flanqueavam, num triunfo cultural e político do gênio francês. Curiosamente, a França do *Front Populaire*, comprovando a dissociação entre o estilo o totalitarismo.

Nessa linha de argumentação, podemos dizer que a Feira Permanente de Amostras de Gladosch constituiu a transcrição, em termos simbólicos e programáticos, dos princípios espaciais e filosóficos do “*urbanisme parlant*” de Agache e da SFU, exemplarmente demonstrados no *Palais de Chaillot*, para novo contexto em termos de cultura e lugar, e sem dúvida também “fala” do caráter que previa para suas instituições e equipamentos coletivos.

Na Parte IX está apresentado o impressionante elenco de Obras Executadas, localizadas previamente em um mapa geral (Fig. 3.30). O capítulo I trata apenas da implantação do Plano Viário, com as novas avenidas executadas, alargamentos, extensões e obras de pavimentação, com a descrição das obras, seus orçamentos, perfis transversais e muitas fotos. As principais são a abertura das avenidas Farrapos, 10 de Novembro (Salgado Filho, Fig. 3.35), 3 de Novembro (André da Rocha) e Jerônimo de Ornelas, a conclusão do trecho final da Av. Borges de Medeiros (entre a Rua da Praia e o Mercado, concluindo a obra iniciada por Otávio Rocha em 1927), e a implantação do tridente de Gladosch na Azenha (avenidas João Pessoa e Azenha, a primeira alargada desde a Venâncio Aires e estendida a partir da Praça Piratini, Fig. 3.33). Entretanto, se as obras de exceção naturalmente sobressaem, impressiona também a extensão, abrangência

⁴⁶ A *Exposition Internationale des Arts et des Techniques dans la Vie Moderne* de 1937 tinha por tema a as relações entre arte e técnica na vida moderna, e um de seus focos era a arquitetura e o urbanismo (inclusive como produto cultural de exportação francês), exemplarmente demonstrados no Palais de Chaillot. “Of all the fine arts, architecture was perhaps best equipped to deal with this theme because it could clarify the ambiguity of the alliance by giving impressive and permanent visual expression to it. It could ‘make concrete’ and monumental the relationship between form and technique; and in so doing, it could demonstrate, as Agache had done in Rio, the sociophilosophical basis of the alliance between modern art and science”. UNDERWOOD, 1991, op. cit., p. 164.

e homogeneidade do conjunto⁴⁷, ilustrando princípios de disciplina, coerência e economia no trato das obras viárias.

O capítulo II trata do Saneamento, apresentando com farta documentação de mapas, gráficos e fotos o conjunto de obras de saneamento dos bairros São João e Navegantes, retificação do Riacho, abastecimento de água (com obras de ampliação e reforço das redes, novo reservatório, estações e nova usina de recalque, tratamento, e mudança do ponto de captação), esgoto cloacal (145 km em 1942, atendendo então 1/7 da área urbana, e concentrada ao interior da atual 2ª perimetral), rede pluvial (que passa de 125 km em 1937 a cerca de 230 km em 1942) e drenagem urbana. A nova Usina de Recalque está na Figura 3.41.

O capítulo III trata do Verde Coletivo, mostrando as praças implantadas, urbanizadas ou reformadas, e a arborização urbana. A implantação da estratégia do Plano levou a área verde de 21 hectares em 1927 a 81 hectares em 1941. Gladosch complementou o paisagismo e ajardinamento Parque Farroupilha, através da implantação de uma série de recantos temáticos (jardim japonês, jardim europeu e jardim alpino), pérgolas, tratamento das margens do lago, biblioteca infantil e traslado do chafariz de ferro da Praça Parobé. Tanto estes como as diversas praças distribuídas pela cidade⁴⁸ apresentam notável coerência figurativa no mobiliário e equipamento urbano, no desenho e no paisagismo.

O capítulo IV, sob o título *Diversos*, trata da pavimentação, com mapas discriminando a utilização de concreto (Farrapos, João Pessoa e André da Rocha) e asfalto, paralelepípedos e pedra irregular, estabelecendo uma hierarquia que pode ser percebida ainda hoje, e de um conjunto de equipamentos público, alguns definidos por Gladosch, mas não de sua autoria. Ali estão o Hospital de Pronto Socorro (Fig. 3.39), o Embarcadouro da Vila Assunção (Fig. 3.42), o Mercado Livre (Fig. 3.38), um Estádio Municipal (Fig. 3.33), uma nova Estação Rodoviária (Fig. 3.41), o Centro de Saúde Modelo doado ao governo estadual e diversos

⁴⁷ Abertura ou alargamento de pequenos trechos aumentando a permeabilidade e acessibilidade geral (como a Rua Cel. Carvalho, hoje André Puente, a General Neto/Marquês do Pombal, e trecho final da Rua Barros Cassal), pavimentação de vias ou trechos estratégicos para o sistema de movimentos (como a Avenida Cascata, hoje Oscar Pereira, da Azenha até o principal cemitério da cidade, ou de todo o percurso da Avenida Protásio Alves até a Salvador França, essencial para o acesso ao novo bairro de Petrópolis, e aos novos bairros loteados além), pavimentações e repavimentações generalizadas pela malha, e uma série de pequenas obras de acabamento ou transposição de nível, como as escadarias e belvederes.

⁴⁸ Além do Parque, são apresentadas as novas praças Maurício Cardoso (Moinhos de Vento), Guia Lopes (Teresópolis), Antônio João (Menino Deus), Daltro Filho (Centro), Assis Brasil (interior do Porto) e Piratini (Azenha), a remodelação das praças Garibaldi, Otávio Rocha e Argentina, e obras de equipamento e melhorias em diversas outras. Quanto à arborização, o mapa não registra a implantação de linhas de palmeiras da Califórnia nas avenidas principais, que diversos autores creditavam a Loureiro. Sabe-se que elas foram introduzidas no Centro, na Avenida Sepúlveda, no final dos anos 20, e provavelmente foram retomadas após 1942, conforme registros fotográficos que mostram avenidas como a João Pessoa e Oswaldo Aranha, no início dos anos 40, sem elas. Credite-se a Loureiro a introdução da arborização com tipuanas tipas e jacarandás (já utilizadas na Argentina e em São Paulo), cinamomos (no bairro Petrópolis), ligustres e *pernas-de-moça*.



Fig. 3.30 - Obras Executadas pela Administração Loureiro da Silva, 1937-1943.

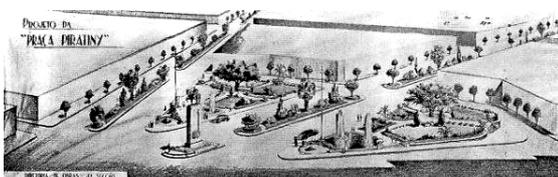


Fig. 3.31 - Projeto para a "Praça Piratiny", com o traslado da estátua eqüestre de Bento Gonçalves.



Fig. 3.32 - A. Gladosch. Projeto para Cidade Universitária.



Fig. 3.33 - Projeto de um Estádio Municipal na Avenida Carlos Barbosa.



Fig. 3.34 - Porto Alegre ao final dos anos 40. Doca com Palácio do Comércio, Mercado Livre e Prefeitura.



Fig. 3.35 - Abertura da Avenida 10 de Novembro (Salgado Filho), 1940.



Fig. 3.36 - Foto do Riacho antes da Retificação e Saneamento (c.1940).

outros⁴⁹. Os projetos são da Seção de Arquitetura da Divisão de Obras, assinados por Christiano de La Paix Gelbert, que exercita sua prática num estilo pendular entre o *déco*, o expressionismo e o racionalismo estrutural, testado nos pavilhões da Exposição de 35 e aplicado a um grande número de edifícios nos anos 30 e 40.

Vistos em seu conjunto, todos estes elementos, planos e projetos urbanos, projetos arquitetônicos, paisagísticos, projetos e obras de infra-estrutura, equipamento e mobiliário urbano, representam um quadro extenso, articulado, coerente e notavelmente homogêneo, em termos de fundamentos teórico-metodológicos, estratégia de implantação, qualidade material e construtiva, e imagem. A presença de bancos, floreiras, pérgolas, muros, escadas, chafarizes e peças decorativas padronizadas, utilizando extensivamente pré-moldados de cimento, numa linguagem predominantemente *art-déco*, fornecem ao espaço público uma imagem unificada de forte identidade, que caracteriza o período. Ilustram também a consolidação de um determinado saber técnico, enraizado nos órgãos técnicos municipais, e profundamente ancorado numa tradição disciplinar de arquitetura pública desenvolvida e codificada desde Haussmann. Com efeito, o sistema de obras públicas, montado por Loureiro e sua equipe em Porto Alegre entre 1937 e 1943, remete-se diretamente a seu paradigma, o sistema concebido e estruturado pelo Barão Haussmann em Paris entre 1853 e 1869, com o auxílio de Jean Alphand (para os passeios públicos) e Belgrand (para a infra-estrutura).

Conforme Grumbach, estamos frente a um verdadeiro “*sistema do belo público*”⁵⁰, baseado na fabricação deliberada da beleza urbana (ou seja, com método), numa aritmética rigorosa dessa beleza (ou seja, sua quantificação e custos), na celebração do sentimento de natureza através de sua recriação no urbano, e na valorização do âmbito público, através do prazer coletivo pela fruição da cidade. Para Haussmann, “a arte é o belo realizado pelo útil” (“*l’art c’est le beau réalisé par l’utile*”), encarregando Alphand de fazê-lo. O belo público é discriminado, descrito, medido, contabilizado e codificado em livro, “*Les Promenades de Paris*”, editado em 1868 por Alphand como verdadeiro tratado de arte urbana do século XIX.

Arnaldo Gladosch e o arquiteto municipal Christiano de La Paix Gelbert estão distantes de Alphand e Belgrand (aliás, quem seria um ou outro?), Loureiro e Vargas não são Haussmann e Napoleão III. O sistema colocado em execução por eles, entretanto, evidencia claramente sua estirpe, reproduzindo na escala de uma capital de província a mesma devoção à arte urbana pública, codificada e apresentada com método em “*Um Plano de Urbanização*”, e posta a serviço de uma cidade que deve ser feita para durar.

⁴⁹ Como o Estádio do Parque Farroupilha (Ramiro Souto), um Campo de Pólo, a Escadaria e Belvedere do Morro Ricaldone (Fig. 3.37), o monumento a Bento Gonçalves (Fig. 3.31), obras de proteção e embelezamento das praias do Guaíba e até os Cemitérios Municipais.

⁵⁰ GRUMBACH, Antoine. *Les Promenades de Paris*. L’Architecture d’Aujourd’hui, n.185, mai/juin 1976, pp. 97-106.

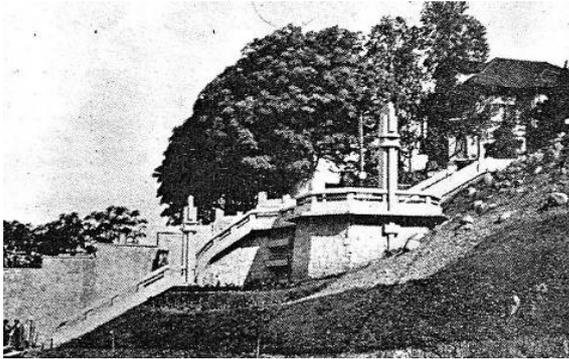


Fig. 3.37 – Escadaria e Belvedere no Morro Ricaldone (Marquês do Herval/Santo Inácio a Marquês do Pombal).

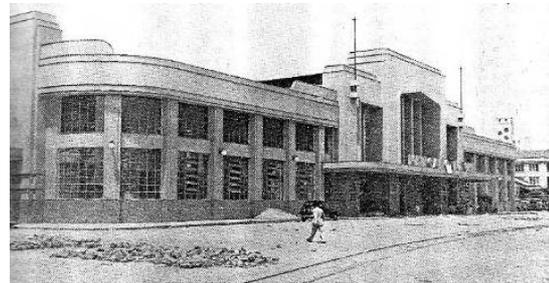


Fig. 3.38 – Mercado Livre. Christiano de la Paix Gelbert.



Fig. 3.39 – Hospital de Pronto Socorro Municipal. Christiano de la Paix Gelbert.

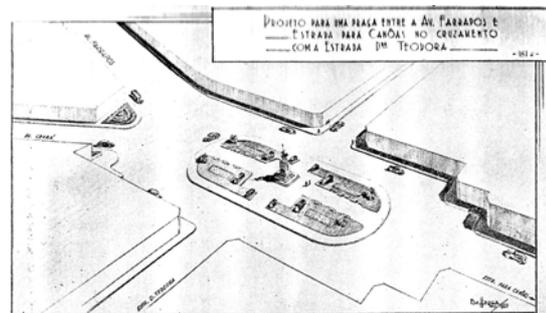


Fig. 3.40 – Projeto para Entrada da Cidade pela Avenida Farrapos, com monumento ao “Bombeador”.



Fig. 3.41 – Estudo para Estação Rodoviária no local do Mercado Livre. Christiano de la Paix Gelbert.

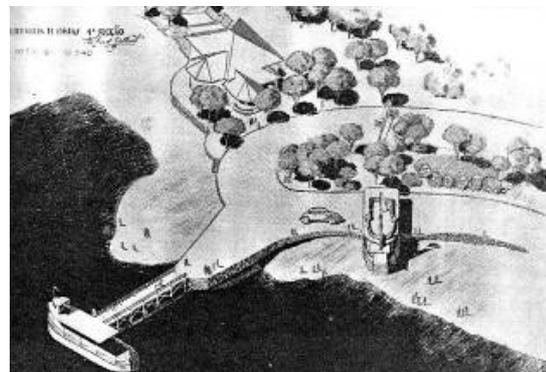


Fig. 3.42 – Projeto de um Embarcadouro na Vila Assunção para a travessia Porto Alegre-Guaíba.



Fig. 3.43 - Usina de Recalque da Hidráulica Municipal na Rua Voluntários da Pátria (esquina Rua Cândio Gomes).

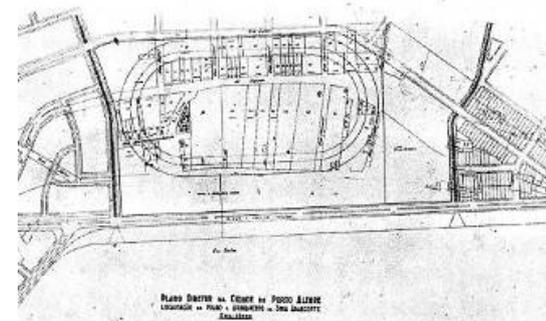


Fig. 3.44 – Plano Diretor da Cidade de Porto Alegre. Estudo para o Hipódromo do Cristal e loteamentos.

A MÃO E SUA IMPRESSÃO

No final dos anos 20, confrontavam-se no Rio de Janeiro duas visões para o urbanismo e para a cidade, que ilustram as relações entre dois paradigmas modernos que coexistiam à época. O Plano de Agache (1928-1930) e os desenhos de Le Corbusier com sua proposta para o Rio de Janeiro de 1929 não são apenas “projetos” distintos, mas estratégias e procedimentos frente à cidade e à natureza que evidenciam divergências estruturais fundamentais. Nos anos 40, um engenheiro-arquiteto que trabalhou com Agache no Plano do Rio e um arquiteto que trabalhou com Le Corbusier na equipe do MES vão igualmente confrontar-se em Porto Alegre em propostas para o Centro Cívico na Praça da Matriz. Os projetos de Arnaldo Gladosch para o Centro Administrativo do Estado (1943-44) e de Jorge Moreira para o Centro Cívico (1943), ambos na Praça da Matriz, revelam as mesmas divergências.

Elas não se prendem apenas à usual dicotomia entre um Agache “acadêmico” ou “conservador” e um Le Corbusier “moderno” e “inovador”. Yannis Tsiomis nota similaridades perturbadoras quanto à leitura da topografia do Rio e às metáforas antropomórficas, mas as conclusões que cada um tirou dessa leitura são opostas.

Em Agache, *“comparou-se plasticamente o mapa da cidade do Rio de Janeiro à impressão, deixada na terra macia, de uma mão cujos cinco dedos estariam afastados”*. Esta metáfora vai orientar Agache na elaboração de seu esquema teórico para o Rio, chamado “Os Cinco Dedos”. Para Le Corbusier *“as ruas da cidade avançam em direção ao interior, nos estuários de terra plena, entre as montanhas caindo dos altos platôs; os altos platôs seriam como o dorso de uma mão afundando-se bem aberta, à beira-mar. As montanhas que descem são os dedos da mão; elas tocam o mar. Entre os dedos das montanhas há os estuários de terra, e a cidade está dentro”*.

Utilizando-se da mesma metáfora da mão aberta, as diferenças estão evidentes na transcrição plástica, que se remetem à leitura dos dois planos. Um é o exato oposto do outro, molde e moldado, *a mão e sua impressão*. Tsiomis descreve essa relação como uma quase homotetia, na qual a Agache o que importa e desafia é a cidade existente, que deve ser remodelada, e a Le Corbusier é a natureza, sobre a qual dispor a mega-estrutura de seu viaduto.

“Para Agache, a cidade – a cavidade – é o mais importante na metáfora. Para Le Corbusier, é a montanha – aquilo que se destaca – que conduz o olhar. Esta constatação tem uma consequência suplementar: as restrições da topografia e a força plástica da paisagem estabelecem uma similaridade de pura forma entre o sistema de transporte proposto por Agache e a forma do viaduto corbusiano. Assim, a cavidade de um toma a forma do construído do outro, e tal ‘semelhança’, que é uma quase homotetia, parece lógica se observarmos a paisagem”.⁵¹

⁵¹ TSIOMIS, 1998, op. cit., p. 17.

As diferenças e as semelhanças não param aí, mas para os objetivos de nossa análise fiquemos com essa virtual inversão, que vai além dos diagramas de fundo e figura ao incorporar o espaço tridimensional. Colin Rowe vai estabelecer uma analogia similar em *Collage City* ao comparar o projeto de Le Corbusier para a reconstrução de Saint-Dié com o tecido urbano de Parma, e a implantação da *Unité* de Marselha ao *Palazzo dei Uffizzi* em Florença, inversões igualmente elucidativas e perturbadoras⁵².

Gladosch apresentou ao Conselho do Plano sua proposta para o Centro Urbano de Porto Alegre, compreendendo tanto a área do centro comercial quanto um Centro Cívico na Praça da Matriz, na 4ª Reunião, em agosto de 1939. O projeto, entretanto, só foi detalhado em 1943, conforme as datas dos desenhos publicados em *Um Plano de Urbanização*⁵³. Levando em conta a tendência histórica de formação de um centro cívico na Praça da Matriz, Gladosch propõe no local o Centro Administrativo Estadual, com todas as secretarias de Estado, a Assembléia e outros órgãos administrativos e institucionais. Ao projetá-lo, procurou resolver dois problemas; o primeiro de natureza compositiva e distributiva (“*a relação definida entre suas massas componentes*”), e o segundo de natureza locacional e conectiva, (“*o problema de sua acessibilidade e, também, a sua conexão com outros órgãos de comando*”).

O primeiro problema ela procura resolver através do arrasamento da área entre as ruas Duque de Caxias e Riachuelo, a criação de patamares e rampas para vencer as diferenças de nível entre as duas, e o rebaixamento do trecho da Rua Duque fronteiro ao Palácio e Catedral, deixando-os em um patamar mais elevado que a rua. Sobre esse sítio modificado, são implantados quatro grupos de edifícios públicos, de seis ou mais pisos: um perpendicular ao Palácio Piratini, tendo como centro a futura Assembléia, e três paralelos ao conjunto Palácio-catedral, implantados na atual praça ao longo da Rua Jerônimo Coelho prolongada (Fig. 3.28). O declive na direção norte seria resolvido nos patamares entre os blocos, e com escadaria e arcadas junto à Riachuelo, permitindo que o largo frente ao Palácio-catedral permaneça plano.

A composição atendia requisitos visuais, procurando valorizar o conjunto monumental, mas às custas da eliminação do Theatro São Pedro e Fórum:

“Atualmente o Palácio do Governo e a igreja estão mal localizados, exatamente no alinhamento de uma via pública e não são visíveis de pontos de observação favoráveis, pois à sua frente existe uma praça totalmente arborizada, com declive bastante pronunciado, e a catedral, além disso, está sendo levantada em uma esquina, ao lado de um beco. Os outros edifícios, Teatro e Fórum, não são construções que mereçam

⁵² ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, especialmente “La crisis del objeto: dificultades de textura”, pp.54-86.

⁵³ SILVA, 1943, op. cit., Figuras 28 a 33 (entre as páginas 42 e 43). A proposta é descrita na Parte III: O Anteprojeto, item 4. *Os centros cívicos*, pp. 42 a 44. Os seis desenhos estão identificados como Escritório Técnico Arnaldo Gladosch – Rio de Janeiro – 1943, e assinados.

perpetuação, não correspondendo o primeiro deles ao estádio atual da cidade. Por isso somente o palácio e a catedral são mantidos no estudo em questão” (p. 43).

A busca de melhores visuais para a catedral também levou à proposta de uma praça lateral, permitindo que “as duas massas arquitetônicas mais importantes e equilibradas ficarão acessíveis ao observador sem os entraves atuais, pois a forma plástica da atual praça arborizada será modificada a fundo” (p. 43). O problema dos acessos, à parte a Rua Duque de Caxias, envolvia a remodelação das ruas General Câmara (da Ladeira) e Riachuelo, procurando resolver os desníveis e rampas excessivas, inclusive através de elevadores públicos⁵⁴, e também envolvia arrasamentos massivos. Gladosch propõe o rebaixamento da Ladeira e da Riachuelo, até conseguir rampas adequadas para pedestres (5,5% a 6%, contra mais de 18% verificado no trecho da Ladeira), mesmo que ao custo da demolição do quarteirão da Biblioteca Pública, e o reloteamento da área atingida pelo centro cívico, cobrindo os custos pela revenda dos imóveis assim valorizados.

O outro acesso se daria através de um pórtico monumental no entroncamento da Borges com Jerônimo Coelho, no eixo-perspectivo da futura Assembléia, um grande edifício cujo acesso principal porticado, intercalado entre as outras duas partes da fachada simétrica, enquadraria o final da perspectiva desde a entrada (Fig. 3.51). Gladosch amplia o sítio na direção oeste, criando uma barra orientada pela Riachuelo, e dois prédios contextualistas, barras torcidas conformando esquinas nos dois lados da Rua Duque de Caxias, configurando o acesso esquerdo do Palácio e vinculando-se à Assembléia, e leste, para dar mais espaço aos prédios das Secretarias e perspectiva ao acesso pela Jerônimo Coelho.

O projeto de Gladosch para a Praça da Matriz é longamente analisado por Andréa Machado⁵⁵ em sua dissertação de Mestrado em Arquitetura no PROPARG, e em artigo posterior, versando ambos sobre as transformações urbanas do espaço urbano da Praça, e por Renato Fiore, em artigo na revista ARQtexto e em

⁵⁴ “A direção de acesso mais racional é a da rua Gal. Câmara, porém esta rua tem um declive de mais de 18%, o que a torna impraticável. Para sanar este inconveniente, projetamos rebaixar seu nível até ser conseguida uma rampa de 5,5% a 6%. Para isso, rebaixamos também a rua Riachuelo, que atualmente tem um aclive forte desde a av. Borges de Medeiros até a Biblioteca Pública e um declive fortíssimo até a rua Paissandu (Caldas Junior). Para isso, **será necessária a demolição de três faces do quarteirão da Biblioteca Pública** (pois a face fronteira à rua Gal. Andrade Neves também desaparecerá com o prolongamento da av. 10 de Novembro até a Praça Senador Florêncio) e o reloteamento da zona atingida pelo centro cívico. O acesso na direção da rua Gal. Câmara será facilitado pela construção de elevadores que transportarão os pedestres desde a rua Riachuelo até a praça de honra, fronteira ao Palácio” (p.43).

⁵⁵ SOLER MACHADO, Andréa. A Praça da Matriz. ARQtexto, v.1, n.Zero (1º Semestre 2000), p. 44-56; SOLER MACHADO, Andréa. *Dois palácios e uma praça: a inserção do Palácio da Justiça e do Palácio Farroupilha na Praça da Matriz em Porto Alegre*. Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 1996 (dissertação de mestrado); e FIORE, Renato Holmer. “O espaço da Praça da Matriz com a inserção do Palácio Piratini”. ARQtexto, nº 5, 2004, pp. 98-109.

sua Tese de Doutorado. Soler Machado destaca as estratégias compositivas de Gladosch, procurando valorizar e enquadrar os monumentos existentes (o Palácio e catedral em construção) ou propostos (a Assembléia) através da criação de espaços públicos articulados, eixos visuais e simetrias, embora nem sempre perceptíveis. A análise de Fiore centra-se nas estratégias projetuais de Gladosch com relação à remodelação do espaço público, procurando resolver dualidades simbólicas e perceptivas do lugar. Ele o faz dando novo formato e subdividindo a praça, e eliminando todos os outros edifícios além do palácio e da catedral, pois estariam criando um senso de centralidade que competia com o do palácio, impedindo que este dominasse completamente o espaço urbano, mesmo que a praça fosse alargada para oeste.

*“Gladosch, assim, tentou melhorar o senso de monumentalidade do centro cívico livrando-se dos complicados problemas representados pelos diferentes tipos de dualidades existentes no lugar (a praça que é ao mesmo tempo o lugar do palácio e da igreja; a dualidade dos eixos), arranjando praças diferentes para o palácio e a catedral e acentuando o domínio de cada um destes edifícios em suas respectivas praças”.*⁵⁶

Fiore reconhece que, apesar do interesse compositivo, e de ser capaz de *“conferir ao lugar um decidido caráter monumental que lhe falta, a proposta de Gladosch teria destruído a maior parte do caráter histórico do lugar, tão significativo para a identidade local”*. Estabelece uma analogia entre a estratégia utilizada no desenho das praças e o espaço urbano do Renascimento, vendo precedentes para a situação assimétrica em L com a catedral em um canto, concluindo que *“a escolha de Gladosch de tipos de espaços públicos para o palácio e a igreja demonstra (...) um entendimento da história do campo disciplinar, que é em si mesmo uma fonte fundamental de significado em arquitetura”*⁵⁷.

Acreditamos que tanto as estratégias quanto o desenho do Centro remetem à formação de Gladosch no urbanismo alemão (com a perene influência dos estudos urbanos de Camillo Sitte das praças européias), e à morfologia das composições urbanas da SFU, mais que à sombra da arquitetura monumental do totalitarismo europeu, usualmente identificada na maior parte das análises.

Jorge Moreira apresentou seu projeto para o Centro Cívico de Porto Alegre na Praça da Matriz em 1943, provavelmente por iniciativa própria, na época em que estava envolvido com o projeto para o Hospital de Clínicas da Universidade (1942). É possível que tenha contado com a colaboração de Affonso Eduardo Reidy, pouco depois seu parceiro no projeto vencedor do concurso para a sede da VFRGS (1944) em Porto Alegre. A proposta de Jorge Moreira desdobra-se em dois estudos, que estão apresentados em apenas quatro figuras no livro organizado por Jorge Czajkowski, sem diferenciação de data (mesmo no texto), fazendo com que não saibamos qual alternativa considerar. Assim, consideremos as duas.

⁵⁶ FIORE, 2004, op. cit., p 105.

⁵⁷ Idem, p. 108.

O estudo que aparece nas figuras 3.46 e 3.48, ao lado do cadastro da área (Fig. 3.45), corresponde aproximadamente à área utilizada por Gladosch, com o acréscimo dos dois quarteirões entre a Praça da Matriz e a Avenida Borges de Medeiros (utilizados apenas parcialmente por aquele). A estratégia de Moreira é decididamente corbusiana. Cria uma superquadra central, com o arrasamento das preexistências (Teatro, Fórum, Biblioteca e Arquivo Público, a praça e quarteirões inteiros do tecido), a regularização das bordas, e sua definição por quatro vias de circulação de hierarquia primária. Elas eram: a Rua Duque de Caxias a sul, mantida em seu traçado; a Avenida Borges de Medeiros a leste; a continuação proposta da Rua General Auto (sobre os terrenos do Solar dos Câmara, Auditório Araújo Viana e Arquivo Público), com passagem em desnível sob a Duque ligando-se à Rua Caldas Júnior; e a Rua Riachuelo a norte, retificada no trecho entre a Borges e a Caldas Júnior.

*“O projeto, típico do urbanismo racionalista, cria um espaço simbólico no centro de Porto Alegre aglutinando funções públicas no vazio deixado com o arrasamento de várias quadras. A reestruturação da área central da cidade seria radical, promovendo a ruptura do tecido urbano constituído ao longo de séculos tanto com a demolição dos monumentos e demais edificações e espaços históricos, quanto com a oposição entre o conjunto projetado e a configuração do entorno”.*⁵⁸

A operação “isola” a superquadra do tecido circundante, literalmente constituindo-a em ilha⁵⁹, resolve as circulações independentemente do contexto, através de sua separação, inclusive em níveis, definindo um âmbito inteiramente novo para o projeto. Entretanto, o contexto providenciava uma circunstância que atuava contra a abstração da proposta: a superquadra era em forte pendente. Moreira tenta resolver o problema através de rampas, pela disposição dos edifícios, e pelo recurso do desnivelamento das bordas leste e oeste, através das passagens de nível.

Na estratégia de implantação, lança um bloco longitudinal baixo a norte, orientado pelo novo alinhamento da Riachuelo, parcialmente em forma de “*rédent*” (ou ‘S’ alongado), com volumes diferenciados de auditórios; pátios e pilotis permitem acomodar a pendente e fornecem permeabilidade pública no sentido norte-sul. Lança o outro prédio, destinado à Assembléia, paralelo à Rua Duque de Caxias, com empena contra a Borges, mas na área do quarteirão arrasado entre

⁵⁸ CZAJKOWSKI, Jorge (org.). *Jorge Machado Moreira*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1999 (187 p.: 252 il.), p. 106.

⁵⁹ A analogia com a “ilha” também é utilizada por Czajkowski em sua descrição do projeto: “*Em substituição à rua-corredor, à praça-salão e ao quarteirão fechado, o novo espaço se constituiria como área indivisa, com jardins, limitada por autopistas e ocupada por edifícios isolados, tratados como barras horizontais ou verticais, configurando uma ‘ilha’*”. Idem, ibidem. Luccas também considera os estudos “*inspirados claramente nas propostas corbusianas de arrasamento do tecido urbano. A destruição de dois ou três quarteirões consolidados no centro da cidade demonstrava o teor utópico daqueles estudos, que propunham complexos horizontais, barras verticais e trechos em redants (sic) sobre um segmento de parque*”, cf. LUCAS, 2004, op. cit., p. 114..

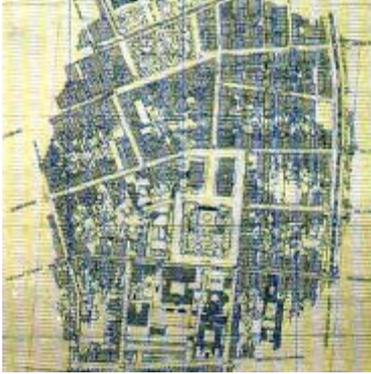


Fig. 3.45 – Jorge Moreira, Centro Cívico de Porto Alegre, 1943. Planta cadastral.



Fig. 3.46 – Jorge Moreira, Centro Cívico de Porto Alegre, 1943. Plano de conjunto.



Fig. 3.47 – Jorge Moreira, Centro Cívico de Porto Alegre, 1943. Planta do conjunto (estudo alternativo).

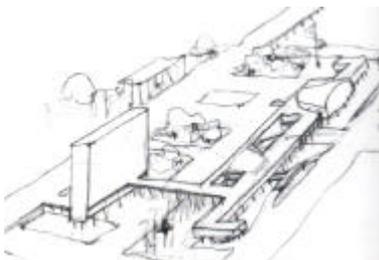


Fig. 3.48 – Jorge Moreira, Centro Cívico de Porto Alegre, 1943. Perspectiva do conjunto.

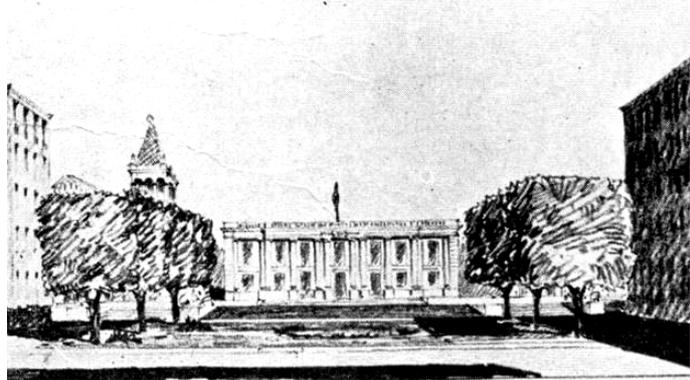


Fig. 3.49 – Plano Gladosch. Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz. Vista do Palácio do Governo, Arnaldo Gladosch (1943).

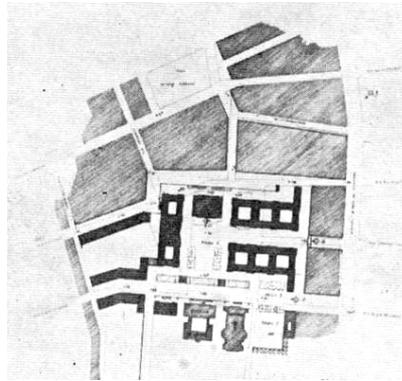


Fig. 3.50 – Plano Gladosch: Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz. Implantação, A. Gladosch (1943).

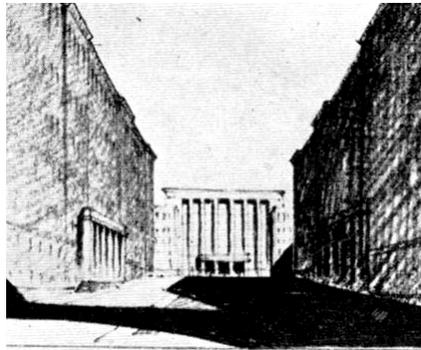


Fig. 3.51 – Plano Gladosch: Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz. Vista da Assembléia. A Gladosch (1943).

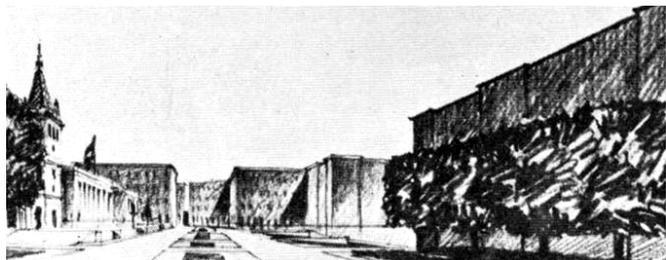


Fig. 3.52 – Plano Gladosch: Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz. Vista do Palácio e igreja, eixo da Rua Duque de Caxias, Arnaldo Gladosch (1943).

as duas e as ruas Espírito Santo e Jerônimo Coelho (Fig. 3.48). As diferenças de nível eram absorvidas por pátios semi-enterrados, pilotis e passagem coberta porticada entre os dois prédios. Com esta implantação dos blocos, Moreira cria uma praça cívica em rampa, centralizada pelo Palácio Piratini, resolvendo a dualidade simbólica com a catedral a que se refere Fiore.

Os acessos urbanos se dão pelas ruas Duque de Caxias e Riachuelo, tangenciando os edifícios, e a partir da Riachuelo frontalmente, pela permeabilidade dos pilotis na barra alongada. A Rua Jerônimo Coelho desaparece como via, mas organiza uma linha de acesso público entre os dois prédios, frontal à passarela e passando sob a mesma. Os edifícios estão soltos no podium inclinado, guardando relações geométricas, volumétricas e topológicas entre si, e com apenas uma borda do entorno, a norte. O volume da barra alta da Assembléia estabelece uma relação de tensão com o Palácio, demonstrada na perspectiva, virtualmente eclipsando a catedral.

Ao contrário de Gladosch, que utilizava seus blocos para dividir e conformar o espaço público, configurando praças e definindo eixos visuais, numa escala e imagem relatadas a um entorno que se supunha igualmente configurado, Moreira cria um âmbito inteiramente novo, associado a símbolos “modernos” e totalmente abstraído do contexto, não fosse pela referência ao Palácio a orientar o espaço aberto⁶⁰. Mesmo assim, o espaço não é polarizado. A borda norte dos dois projetos é a mesma, mas a leste Moreira incorpora à sua superquadra os quarteirões até a Borges, definindo literalmente seu novo âmbito urbano entre “vias de circulação” e não ruas. Gladosch mantém os topos dos dois quarteirões, como transição entre seu projeto e o corredor metropolitano da Borges, cria uma nova rua local, paralela a esta, e a partir dela organiza o eixo de acesso da Jerônimo Coelho, entre os blocos das Secretarias. A praça é centralizada exclusivamente pelo palácio, a catedral merecendo outra, lateral e de hierarquia inferior.

O outro estudo de Moreira estende o âmbito de intervenção até a Rua da Praia e Praça da Alfândega (Fig. 3.47). Neste sentido, retoma em outros termos o projeto de Attilio Trebbi⁶¹ de avenida de ligação monumental entre as duas praças, mas sem a avenida, através de um espaço público fluido, em rampa, que passa sob pilotis. O prédio longitudinal desce para o patamar inferior, junto à Rua Andrade Neves, com uma ponta chegando até a Rua da Praia. Um bloco em L, orientado pela Rua da Praia e Borges, ocupa o antigo quarteirão entre a Andrade Neves, Borges e Rua da Praia. A barra alta passa à orientação norte-sul, e monta perpendicularmente sobre a base em “*rédent*” similar ao bloco longitudinal

⁶⁰ Czajkowski nota que “além do confronto, também existiria diálogo entre a trama moderna e a antiga na relação dos novos edifícios com o contexto urbano devido à preservação de alguns eixos espaços-visuais e à utilização do Palácio de Governo como foco da composição”. CZAJKOWSKI, 1999, op. cit., p. 106.

⁶¹ O projeto de avenida, ligando a Praça da Matriz ao porto, e de remodelação da praça, por Attilio Trebbi, é do início do século XX e encontra-se documentado em SOUZA, 2004, op. cit., pp. 77-88; e FIORE, 2004, op. cit., pp. 104-105.

anterior, com os auditórios e pequenos pátios. Uma série de quatro barras de média altura, com a mesma orientação, ocupa o trecho entre a praça, Borges, Jerônimo Coelho e Riachuelo. Do outro lado da praça, outro bloco alto, de conformação retangular 3:1, assenta-se sobre outra base com auditórios, de costas para a via de contorno oeste. A proposta se radicaliza, a superquadra passa a cobrir toda a área entre a Rua Duque de Caxias e a Rua da Praia, Avenida Borges e General Auto (prolongada), mas seus fundamentos, elementos e estratégias espaciais são as mesmas.

O projeto de Moreira remete diretamente aos projetos para a Universidade do Brasil, de Le Corbusier (1936), mas principalmente ao da equipe de Lucio Costa (1937), da qual fazia parte. Presta tributo a Le Corbusier em sua *Ville Radieuse* dos anos 30 (Fig. 4.12) e especialmente ao “*Ilot Insalubre nº 6*” (de 1936, Fig. 4.11), renunciando o projeto de Reidy para a Esplanada de Santo Antonio, no Rio de Janeiro (1949). As estratégias são notavelmente similares às que o mesmo Le Corbusier (com Ferrari Hardoy e Kurchan) utiliza para os Centros Cívicos de Buenos Aires, em seu Plano Diretor de 1937, somente publicado ao final dos anos 40, e depois para o centro de Saint-Dié (1946).

O projeto de Gladosch remete às mesmas referências presentes na Feira Permanente de Amostras, neste caso especialmente ao *Stile Littorio* de Piacentini, e ao projeto de M. Piacentini e V. Morpurgo para a Praça da Reitoria da Universidade do Brasil (1935-38, Fig. 3.29)⁶². Vemos que o confronto que já se estabelecia entre os dois paradigmas, nos projetos para a Cidade Universitária da Universidade do Brasil, se transfere a Porto Alegre, tendo o Centro Cívico como arena.

Os desenhos são igualmente ilustrativos de como se explicitavam os paradigmas. Gladosch utiliza-se da implantação quase como um mapa fundo-figura do espaço público e privado, com reminiscências de Nolli (Fig. 3.50), no qual os quarteirões privados são entendidos como blocos idealmente homogêneos, e passa diretamente às perspectivas cônicas, ilustrando seus eixos e as visuais principais (quase uma maquete eletrônica que move o espectador pelo projeto). Os desenhos a lápis e carvão remetem-se diretamente às apresentações dos projetos urbanos de tradição *Beaux-Arts* (e daí ao *City*

⁶² Luccas enfatiza essa aproximação: “Os desenhos a lápis de Gladosch representando o “*Novo Centro Administrativo Estadual*” proposto, demonstram uma evidente aproximação da arquitetura e urbanismo praticado por Piacentini, quando perseguia uma imagem representativa para o coração cívico da cidade. O que inclui desde a técnica de expressão gráfica utilizada, cujos desenhos com grafite são muito semelhantes ao de Vittorio Morpurgo (sic) para o projeto da Universidade do Brasil desenvolvido pela dupla italiana; até a configuração dos edifícios propostos, aplicando tipologias racionalizadas de edifícios-quarteirões periféricos com seqüências sistemáticas de pátios interiores quadrados, auxiliados por edifícios lineares; tudo organizado de maneira a produzir perspectivas excessivamente formais dos espaços públicos e valorizar os prédios monumentais enquadrados cenograficamente. Além da retórica volumétrica, os croquis esboçavam tratamentos compositivos de fachadas semelhantes ao classicismo monumental depurado dos italianos, através da utilização de pórticos colossais verticalizados e da perfuração metódica e insistente das aberturas”. LUCAS, 2004, op. cit., pp. 105-106.

Beautiful de Burnham em Chicago, a Berlage em Amsterdam e aos projetos urbanos da SFU), mas também às reconstituições de Camillo Sitte e depois Raymond Unwin em *Town Planning in Practice*, novamente ilustrando sua complexa trama de referências (Figs. 3.49, 3.51 e 3.52).

Os desenhos de Moreira utilizam-se do “*Plan Massé*” corbusiano, com aplicação de sombra fornecendo a ilusão de volume, e da perspectiva axonométrica de conjunto. Os dois parecem ver o projeto do céu, o primeiro numa visão quase telescópica, de foto de satélite, e a perspectiva como foto aérea, “*vol d’oiseau*”. Ao contrário de Gladosch, que procura em seus desenhos capturar o observador e orientar sua visão em função de objetivos e estratégias compositivas, Moreira vê seu projeto efetivamente como uma “ilha moderna” pousada em meio à cidade tradicional.

As propostas de Gladosch e Moreira para o Centro Cívico da Praça da Matriz não chegam a exibir a homotetia quase absoluta que Tsiomis vê na relação entre Agache e Le Corbusier – não chegam a representar literalmente a analogia da mão e sua impressão. Mas chegam perto, ilustrando os dois paradigmas urbanísticos em convivência (forçada, entendemos) na década de 40, ambos comprometidos com o moderno, embora de formas distintas. O arrasamento do contexto é similar em escala, mas distinto em natureza, maior e com mais ênfase na constituição de um novo âmbito urbano em Moreira. O fragmento de cidade ideal de Moreira utiliza o lugar, esvaziado, para constituir-se em monumento de uma nova cidade, aberta e fluida. O de Gladosch busca estabelecer um espaço de convivência entre as novas formas e as antigas, somando-as para alcançar um novo âmbito urbano, com transição de escala, configuração e linguagem arquitetônica. Moreira não admite essa transição.

Apesar das diferenças, vemos hoje na Praça da Matriz a possibilidade real de convivência dos dois paradigmas. A torre da Assembléia Legislativa está orientada como o bloco do estudo ampliado de Moreira, mas deslocado para a quadra fronteira ao Palácio, estabelecendo com este uma tensão que potencializa o efeito buscado no estudo. A base procura resolver o desnível entre a Rua Duque e a praça, reconfigurando um de seus lados. O Teatro São Pedro permanece, restaurado, num contraponto inferior ao Palácio. O Fórum foi substituído pelo Tribunal de Justiça, numa posição similar à última das quatro barras paralelas do estudo de Moreira. Entretanto, o contexto urbano permaneceu similar ao previsto por Gladosch, embora com mais altura; os quarteirões ocupados periféricamente estabelecem uma moldura relativamente neutra para a praça e os edifícios públicos destacados. Dessa forma novo e velho se relacionam, e se fornecem referências mútuas, fazendo com que tanto os novos prédios “modernos”, como a Assembléia e o Tribunal de Justiça, quanto os acadêmicos, como o Palácio, o Teatro e a Catedral, se revigorem desta oposição entre tecido e monumento, numa relação cheia de tensão e significado.

4º CAPÍTULO

O ANTE-PROJETO DE PORTO ALEGRE DE ACORDO COM A CARTA DE ATENAS – 1951

INTRODUÇÃO

«A rua-corredor com duas calçadas, sufocada entre altas casas, deve desaparecer. As cidades têm o direito de ser outra coisa que não palácios em corredores. **O urbanismo reclama uniformidade do detalhe e movimento no conjunto.** Aí está o bastante para que nos excrem como o anticristo». Le Corbusier, *Urbanismo*, p. 68-69.

Quando Loureiro da Silva deixou a Prefeitura de Porto Alegre em 1943, imaginava ter legado com seu *Plano de Urbanização* todas as bases necessárias e suficientes para a conclusão de um Plano Diretor: o Ante-Projeto, ou pré-plano, resultado dos estudos de Arnaldo Gladosch, um Levantamento Aerofotogramétrico em fase final de reconstituição, um Expediente Urbano institucionalizado, com a pesquisa necessária à finalização do Zoneamento e do próprio Plano, e uma reforma tributária e administrativa capaz de dar suporte institucional à continuidade das atividades de planejamento urbano. De quebra, uma série de projetos urbanos em andamento ou conclusão, permitindo a manutenção do intenso ritmo de realizações de sua gestão.

Entretanto, ao final dos anos 40, a cidade ainda não contava com o Plano Diretor, e a administração do desenvolvimento urbano se dava a partir da aplicação de dispositivos largamente casuísticos, adaptados das diretrizes legadas por Gladosch em seus projetos e estudos, a maior parte ainda não institucionalizada, ou produto de legislação anterior. Essa situação tinha origem na falta de continuidade administrativa na Prefeitura, produto de uma fase de transição político-ideológica e institucional, e da ausência de consenso sobre um projeto hegemônico para a cidade, como o que parecia haver no início da década. A indefinição era ainda mais grave em função do forte ritmo de densificação e verticalização das áreas mais centrais da cidade, e de um processo de expansão metropolitana em pleno desenvolvimento.

Enquanto no centro do país o movimento moderno praticamente se institucionalizava como arquitetura oficial, e as diretrizes dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) sobre o edifício e a cidade eram apropriadas pelo “*establishment*” profissional e acadêmico, em Porto Alegre o processo era ainda muito incipiente. É nessa espécie de “vácuo” ideológico que Edvaldo Paiva convoca em 1950 o arquiteto Demétrio Ribeiro para a elaboração de um “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”. O anteprojeto, composto de quatro pranchas desenhadas por Ribeiro, acompanhadas de texto justificativo de Paiva, foi concluído em fevereiro de 1951, apresentado em conferência no Instituto de Belas Artes em abril do mesmo ano, e logo a seguir publicado.

O anteprojeto é absolutamente literal: as quatro pranchas apresentam quatro plantas temáticas, cada uma enfocando uma das quatro funções urbanas definidas na Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Em termos conceituais e programáticos, entretanto, elas retomam as propostas da *Contribuição* de Paiva e Ubatuba de Faria nos anos 30, e do *Plano de Urbanização* da administração Loureiro da Silva. A principal diferença está justamente na forma de apresentação, com a adoção das plantas temáticas por função.

O 4º Capítulo da Tese situa o Plano Paiva-Demétrio Ribeiro no contexto de metropolização e verticalização da cidade no início dos anos 50, onde coexistem sem hegemonia dois paradigmas, através da convivência de edifícios e espaços urbanos modernos (embora restritos) com a cidade figurativa tradicional. Nesse sentido, o “*Ante-projeto*” representa uma ofensiva para entronizar como hegemônico o paradigma da cidade moderna tributária do urbanismo dos CIAM (embora longe de sua vertente corbusiana mais conhecida), rompendo o equilíbrio instável daquela convivência.

Inicialmente, o “*Ante-projeto*” vai ser descrito e analisado, através da exegese do documento original. *Uma Carta de Atenas para Porto Alegre* busca estabelecer as reais vinculações do *Ante-projeto* com a Carta de Atenas e com a doutrina do Movimento Moderno a partir dos CIAM, especialmente de Le Corbusier, confrontando-o com os precedentes e com o “estado da arte” do urbanismo nos anos 40 para 50. *Cavando a trincheira moderna* tenta desvendar os aparelhos técnico-institucionais e ideológicos que vão sendo montados para legitimação e difusão do novo paradigma.

A Esquina do Moderno enfoca o outro lado, aquele da cidade real que se construía com edifícios modernos em implantações tradicionais, por empresas construtoras e incorporadoras “modernas”, de significativa atuação na construção da cidade na década de 50, e por seus arquitetos, como Carlos Alberto de Holanda Mendonça, Román Fresnedo Siri e outros. O Edifício Esplanada (Román Fresnedo Siri, 1952) é analisado como fragmento urbano exemplar da cidade ideal dos anos 50, na qual a cuidadosa inserção de edifícios de arquitetura moderna no tecido urbano da cidade figurativa tradicional cria uma relação de enorme potencialidade, plena de tensão e criatividade, que atinge seu apogeu no final da década, sendo a seguir descartada pela promulgação do Plano Diretor de 1959.

ANTEPROJETO DE ACORDO COM A CARTA DE ATENAS

O Anteprojeto para Porto Alegre foi elaborado no início dos anos 50 por Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro, apresentado em palestra realizada por Paiva no Auditório “Tasso Corrêa” do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de abril de 1951, originalmente editado no Boletim do DPM (datado de março-abril do mesmo ano) e posteriormente publicado no mesmo ano em “*Problemas Urbanos de Porto*

*Alegre*¹, trazendo em anexo ao texto, ou “*Em apenso*”, como escreveu Paiva, os seguintes elementos:

1. “*Ante-projeto de planificação de P. Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”. Trabalho feito com a colaboração do Arq. Demétrio Ribeiro.
2. Carta de Atenas, dos C.I.A.M.
3. Carta aberta
4. Manifesto do I.A.B.
5. Relatório da Comissão Revisora (trechos)

A Carta de Atenas referida no documento é a tradução da “*Town Planning Chart*”, de José Lluís Sert, do inglês, e não da versão francesa atribuída a Le Corbusier, como se poderia pensar. Os três últimos itens referem-se à polêmica pública que opôs Paiva e o Prefeito Ildo Meneghetti (e seus assessores engenheiros) sobre o Plano Diretor, em função de divergências quando da instalação de *Comissão Revisora do Plano Diretor*, que se acirraram durante o Congresso de Arquitetos de 1948. A questão foi longamente abordada por Rovatti em sua tese sobre Paiva². A descrição e análise utilizarão o texto de *Problemas Urbanos de Porto Alegre*; as citações do texto original do *Ante-projeto* tem as páginas indicadas entre parêntesis.

O documento inicia com 19 páginas transcrevendo na íntegra a palestra proferida por Edvaldo Paiva no auditório do Instituto de Belas Artes em 18 de abril de 1951. Um Preâmbulo pessoal justifica o tema *Problemas urbanos de Porto Alegre* por sua oportunidade e atualidade, e pela ligação com sua própria experiência pessoal e profissional de 15 anos “*dedicada à análise dos problemas de P. Alegre e à procura de suas soluções científicas*”. A seguir, é apresentado um articulado diagnóstico sobre a evolução urbana de Porto Alegre e seus planos, dividido em quatro partes: História da cidade, A cidade atual e seus problemas, Tentativas de planificação urbana, e Sugestões para planificação de P. Alegre.

Parte do texto é aproveitada de trabalhos anteriores, como a “*Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*”, elaborado conjuntamente com Ubatuba de Faria (1936-38), “*Um Plano de Urbanização*”, de Loureiro da Silva, com colaboração técnica de Paiva (1943), e o “*Expediente Urbano de Porto Alegre*”, organizado pelo próprio Paiva e publicado pela Prefeitura em 1942. Em A

¹ PAIVA, Edvaldo P. “Anteprojetos de planificação de Porto Alegre” in *Boletim do DPM* (33-34), março-abril 1951, pp. 27-31; e Edvaldo Pereira Paiva (col. Arq. Demétrio Ribeiro), “Ante-projeto de planificação de P. Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas”, in PAIVA, Edvaldo P. *PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE*. Palestra realizada pelo Prof. Urbanista Edvaldo Pereira Paiva, no Auditório “Tasso Corrêa” do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de abril de 1951. Porto Alegre: S/Ed. (MIMEO), junho de 1951, pp. 20-29.

² ROVATTI, 2000, op. cit., especialmente no CHAPITRE I, 8. *De l'ostracisme à l'auto-critique (1944-1954)*, p. 60-75; aparece também, embora tangencialmente ao assunto do texto, em ALMEIDA, Maria Soares de, 2004, op. cit., Capítulo II – A Cidade Democrática: 1945-1961, pp. 117-137.

cidade atual e seus problemas, Paiva utiliza explicitamente a estrutura de texto e as figuras elaboradas para o “*Expediente Urbano de Porto Alegre*” para discorrer sobre a geografia urbana, população e moradia, usos do solo, sistema viário (referido como “Comunicações”), transportes, áreas verdes e equipamentos, embora ele não utilize o termo, de origem francesa, e sim verde coletivo e esportes.

Em *Tentativas de planificação urbana*, Paiva retoma de textos anteriores uma breve história do planejamento urbano da cidade, enaltecendo o Plano Maciel e tecendo uma avaliação crítica ambígua, mas na essência desfavorável ao Plano Gladosch. As sugestões apresentadas defendem sua própria metodologia de Plano Diretor (já apresentada em “*Um Plano de Urbanização*”, e basicamente derivada da metodologia de Cravotto), baseada na pesquisa urbana e no zoneamento, e seus projetos anteriores para Porto Alegre.

O “*Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*”, a partir da página 20, retoma sinteticamente o diagnóstico em *Princípios Gerais*, e analisa a função regional de Porto Alegre em *A região e a cidade*. Finalmente, em *As quatro funções* estão apresentadas suas propostas para a cidade, dispostas em mapas temáticos conforme as quatro funções definidas pela Carta de Atenas – Habitar, Trabalhar, Circular e Cultivar o corpo e o espírito.

O estudo é definido como de caráter esquemático, tendo como objetivo “(...) *apresentar um método de aplicação prática dos princípios da urbanística, visando obter o máximo possível dentro das condições atuais de Porto Alegre*” (p. 20). Assim, trata-se de uma aplicação prática, sobre uma cidade concreta (Porto Alegre), de conceitos urbanísticos gerais, enfocando os aspectos qualitativos dos problemas urbanos na falta alegada de elementos quantitativos exatos. Colocando-se numa perspectiva de continuidade histórica com os planos anteriores, inclusive com sua própria experiência, Paiva pretende explicitamente, entretanto, “*elevá-los a um nível superior*”³, tendo como premissa básica organizar a cidade. Para tanto, propõe diferenciar as funções e as densidades, através da *zonificação* (sic) das atividades urbanas, áreas e volumes construídos, especialização funcional das circulações, descentralização urbana através da ampliação do centro e reforço às áreas residenciais, e direcionar a expansão urbana para as áreas mais favoráveis.

Com relação à região, defende a análise integrada do papel regional de Porto Alegre, definindo o escopo mínimo do Plano regional: *zonificação* das grandes funções regionais (indústria, agricultura e habitação), planificação do sistema de movimentos (água, ar, rodovias e ferrovias), e regularização do regime hídrico, importante na situação de Porto Alegre, especialmente a apenas dez anos

³ “*Com êsse trabalho tentaremos continuar historicamente a seqüência de estudos de planificação da cidade e, para isso, nele incluiremos todos os aspectos positivos dos anteriores trabalhos (dos arq. Maciel e Gladosch, e nossa própria experiência), procurando elevá-los, entretanto, a um nível superior*” (p. 20).

da grande enchente de 1941. As funções são referidas curiosamente como os *três estabelecimentos* numa citação equivocada da terminologia corbusiana da época, e o sistema de movimentos como as *quatro vias*, em outra citação corbusiana (*les quatres routes*). Desculpa-se que a amplitude de tal estudo ultrapasse as possibilidades do trabalho, obrigando à definição *ad hoc* de algumas premissas, como a manutenção do ritmo de crescimento populacional e aumento das atividades econômicas, especialmente portuárias, considerando possível ligação direta ao mar, muito discutida na década de 40, com os conseqüentes reflexos sobre a cidade.

Na introdução às quatro funções, Paiva explica o modelo adotado para a apresentação do trabalho. “*Em nosso anteprojeto esquemático usaremos um sistema de apresentação diferente do usual e seguido em trabalhos congêneres. Fizemo-lo por nos parecer que, dessa maneira, torna-se mais nítido e compreensível a noção do entrelaçamento das funções urbanas e da necessidade de estudá-las em íntima relação. Em quatro lâminas apresentamos quatro aspectos do Zoneamento proposto, caracterizando, em casa uma, a atividade principal*” (p. 22). Paradoxalmente, a separação temática por função é justificada pela necessidade de entendê-las conjuntamente, *em íntima relação*.

O modelo espacial com o zoneamento das funções está apresentado literalmente nos quatro mapas temáticos, identificados como *Plano Diretor de Porto Alegre*, com autoria de Edvaldo P. Paiva, urbanista, e Demetrio Ribeiro, arquiteto. A base cartográfica de todos é a mesma, adotando a orientação Leste-Oeste com a península para baixo, apresentando os limites urbanos e o sistema viário principal com a identificação dos principais acessos à cidade.

A função “*Habitar*” está distribuída em cinco tipos de zonas, classificadas de ZR1 a ZR5, definidas a partir da trama do sistema viário principal (Fig. 4.1). Por sua delimitação física (módulos espaciais definidos externamente pelo sistema viário principal de perimetrais, radiais e outras vias de hierarquia urbana) e pela escala urbana, as zonas correspondem ao conceito de unidades de habitação⁴, inspiradas no modelo da “*neighborhood unit*” da cidade-jardim americana, desenvolvida por Clarence Perry e ilustrada exemplarmente no sistema Radburn, de Stein e Wright (Figs 4.8 e 4.9). Coerentemente, as zonas são menores mais próximas ao centro, onde a densidade é maior, aumentando de superfície em direção à periferia, com o objetivo de manter certo equilíbrio em termos de população.

A função “*Trabalhar*” na realidade consagra vocações existentes no zoneamento espontâneo da indústria e do comércio, ao propor a definição de zonas industriais e comerciais em áreas que já concentravam, à época, a maioria dos estabelecimentos industriais e comerciais da cidade, como, por exemplo, a

⁴ Em sua tradução da Carta, Paiva utiliza a tradução de “*neighborhood unit*” como bairro-unidade, adotada na tradução anterior ao português por Clóvis Pestana, e sublinha o texto, indicando a relevância que atribuíra ao conceito no conjunto da doutrina.

zona industrial a Norte e Nordeste (Fig. 4.3). O zoneamento do comércio é feito de acordo com uma classificação tipológica, definindo “Áreas comerciais maioristas” (comércio atacadista), “Áreas comerciais minoristas” (comércio varejista), “Áreas comerciais do Centro” (referido na terminologia americana, em inglês, como *Central Business District*), e “Áreas comerciais do 1º Perímetro”, correspondentes às novas áreas comerciais previstas ao longo da Primeira Perimetral, buscando descentralizar a atividade comercial e expandir o Centro. Paralelamente, são indicadas as Zonas residenciais onde o comércio será localizado em determinadas ruas (denominadas C1, circunscritas às Áreas ZR1 e ZR2), ou seja, formando corredores lineares de comércio e serviços, e Zonas Residenciais onde o comércio será localizado em determinados pontos (denominadas C2, circunscritas às Áreas ZR3 e ZR4), ou seja, formando pólos de comércio e serviços.

Os corredores e pólos são propostos justamente ao longo de avenidas que já concentravam linearmente o comércio nos bairros, como as avenidas Osvaldo Aranha e Protásio Alves, João Pessoa, Azenha, Farrapos ou Benjamin Constant, e em nucleações pontuais em cruzamentos importantes ou centros de comércio de bairro, já consolidados ou em formação. O conceito será incorporado aos planos posteriores, e institucionalizado (inclusive na terminologia) no 1º PDDU de 1979. Além disso, o Zoneamento define os locais para localização de Centros Cívicos, concentrando funções de comando e administração pública (denominados A) ao longo e nas bordas do Primeiro Perímetro, ou seja, distribuídos na periferia imediata do centro.

A função “Circular” se baseia na criação de um sistema rádio-concêntrico, em substituição ao sistema radial, com diferenciação das vias de tráfego, e no conceito do “Perímetro de Irradiação”, retomando o esquema teórico concebido juntamente com Ubatuba de Faria nos anos 30, a partir das idéias de Hénard aplicadas por Prestes Maia (Fig. 4.2). O modelo define o Perímetro de Irradiação (referido na função *Trabalhar* como 1º Perímetro), as avenidas rápidas, as avenidas perimetrais e radiais, e as *parkways* (a Av. do Canal, ao longo do Riacho, a futura Av. Nilo Peçanha, a Av. Beira-Rio e uma nova avenida no bairro Cristal). São indicados os cruzamentos com previsão de tratamento especial, os trechos viários a serem abertos, e os principais equipamentos de transporte coletivo (estações ferroviária e rodoviária, estação de triagem e Aeroporto). O esquema rádio-concêntrico é modelado a partir de um sistema de vias radiais, do tipo avenidas-rápidas (Farrapos, João Pessoa, nova avenida no vale do arroio Cascata, e continuação da Av. Borges de Medeiros), da retificação, alargamento ou ampliação de radiais existentes, e da abertura algumas radiais novas (a Avenida Vasco da Gama, por exemplo), e de um sistema de vias perimetrais, composto de cinco perímetros sucessivos.

O 1º Perímetro é descrito como uma via envolvente do centro antigo, na qual desembocarão a maioria das radiais, que terá gabaritos funcionais variados e características cívico-comerciais, “(...) ligando os dois vales e cruzando o espigão principal por um túnel ou viaduto sob a av. Independência” (p. 25). Ao longo dele, são indicadas áreas para edifícios públicos ou destinados a funções especiais,

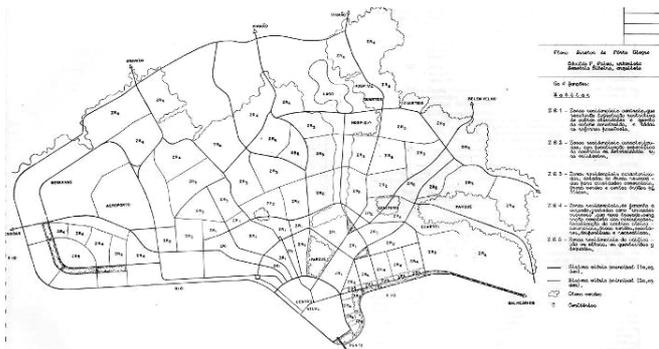


Fig. 4.1 - "Ante-projeto" Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro. As Quatro Funções: Habitar.

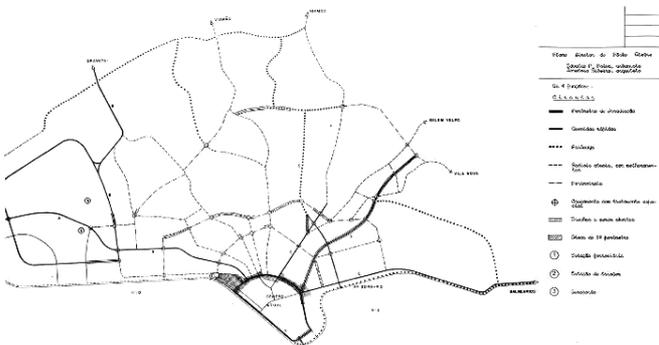


Fig. 4.2 - "Ante-projeto" Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro. As Quatro Funções: Circular.

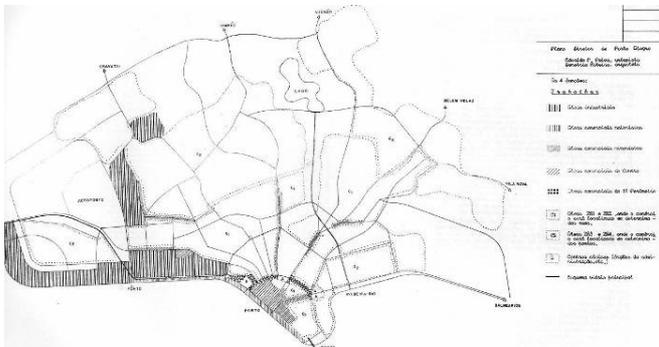


Fig. 4.3 - "Ante-projeto" Paiva e Demétrio Ribeiro. As Quatro Funções: Trabalhar.



Fig. 4.4 - "Ante-projeto" Paiva e Demétrio Ribeiro. As Quatro Funções: Cultivar o Corpo e o Espírito.

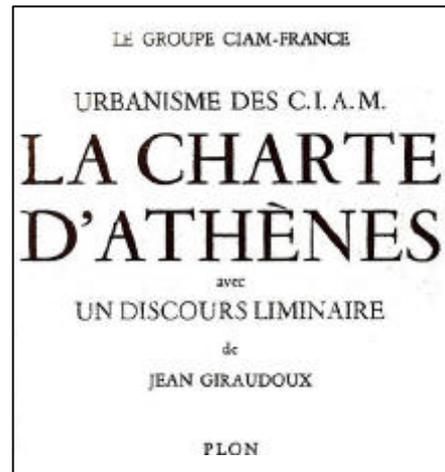


Fig. 4.5 - Carta de Atenas: Capa da edição original francesa (1941). Le Corbusier

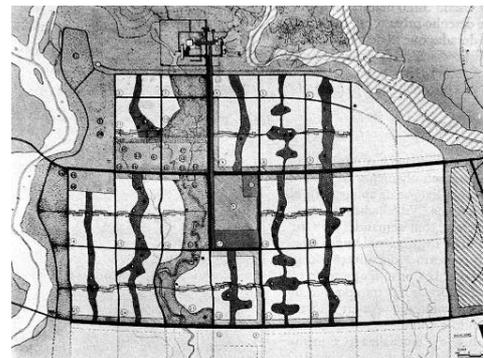


Fig. 4.6 - Chandigarh. Projeto Le Corbusier, 1950-51.



Fig. 4.7 - Chandigarh. Projeto Adolf Mayer, 1948-49.

aproveitando vazios urbanos ou áreas julgadas ociosas à época (áreas ferroviárias, da Santa Casa e da Universidade, e áreas de aterro).

O 2º Perímetro aproveita vias existentes, como a Rua Ramiro Barcelos e a Av. Venâncio Aires, com um trecho projetado entre esta e a continuação da Av. Borges de Medeiros. O 3º Perímetro corresponde aproximadamente ao traçado da atual Segunda Perimetral, com grande maioria de trechos a serem abertos. O 4º Perímetro corresponde aproximadamente ao traçado da atual Terceira Perimetral, e o 5º confunde-se com os limites municipais a Leste e Nordeste. São retomadas ou recicladas as propostas viárias dos planos anteriores, mas a definição de traçado convive com descontinuidades e escolhas aleatórias, inexplicáveis principalmente em se tratando de áreas praticamente virgens à época, entre o 3º e o 4º perímetro (hoje Segunda e Terceira Perimetrais), e mesmo além deste, na vasta área de expansão urbana até os limites municipais com Viamão e Gravataí.

A função Lazer, ou *“Cultivar o corpo e o espírito”* apresenta um Sistema de áreas verdes, retomando algumas propostas dos planos anteriores, como a penetração em cunha de espaços verdes, já esboçada na *Contribuição*, e define a localização de equipamentos culturais e de lazer (Fig. 4.4). Para Paiva, os órgãos fundamentais são os de ensino, que devem orientar o zoneamento a partir do conceito de Unidades de Vizinhança⁵. A planta indica *“Áreas residenciais a serem servidas por escolas de 1º e 2º grau, campos de jogo e campos de esportes”* (R), *“Região onde devem ser localizadas a Cidade Universitária e o Estádio Municipal”* (1), ao longo do parque do Riacho, retomando a proposta da Cidade Universitária de Gladosch e suas próprias propostas dos anos 30 e 40, *“Região onde devem ser localizados o Zoológico e o Jardim Botânico”* (2), *“Região onde devem ser localizados o Teatro Municipal, o Museu e a Biblioteca Pública”* (3), junto ao 1º Perímetro, *“Região onde deve ser localizada a Estação Rodoviária”* (4), idem, e *“Região onde deve ser localizado o Centro Náutico”* (5), na continuação do cais Navegantes.

A planta indica as áreas verdes existentes e as projetadas, algumas com localização mais definida, outras como manchas verdes, e inova ao considerar o “verde vinculado”, conceito que incorpora ao sistema de espaços verdes algumas áreas de uso semi-público, ou mesmo particular, como os cemitérios e clubes. O conceito tinha sido introduzido inicialmente por Arnaldo Gladosch em uma de suas apresentações ao Conselho do Plano, e foi retomado por Paiva sem o devido crédito, configurando uma tendência a partir do Anteprojeto do Plano Diretor de 1954, com institucionalização no Plano Diretor de 1959.

⁵ *“Deve ser estabelecida uma íntima ligação entre esses órgãos e as várias áreas nitidamente residenciais. Assim, cada área definida com essa função deve receber, em seu ponto mais adequado, uma escola de 1º grau, a qual é adstrito um campo de jogos infantis. Servindo a grupos dessas áreas específicas, devem ser previstos ginásios, tendo adstritos campos de esportes (...). Todas essas escolas devem ser colocadas em um marco de verde, longe das vias principais de trânsito e de qualquer foco de ruído”* (p. 26). O conceito de “Neighbourhood Unit” de Clarence Perry se baseava nos raios de influência das escolas primárias e secundárias, respectivamente de 1/2 milha (800 metros) e uma milha (1600 metros).

As áreas verdes principais da proposta são compostas por um perímetro indefinido de “bosques” aproveitando principalmente áreas de morros; um sistema de parques e praças “*onde existirem áreas livres disponíveis*”, como o parque urbano no antigo Prado do Moinhos de Vento, já proposto por Gladosch; um grande parque urbano linear ao longo do vale do Riacho, desde as cabeceiras junto ao Zoológico e Jardim Botânico, até próximo ao Parque Farroupilha (chegando até os terrenos hoje ocupados pelo Campus Médico da UFRGS, proposta já apresentada na *Contribuição*), e o tratamento paisagístico da orla do Guaíba, da ponta da península até a zona sul.

Ligando esses elementos, é proposto um sistema de avenidas plantadas e “*parkways*”, inclusive ao longo da Av. Beira-Rio, à maneira do *Park System* americano de Olmstead. O Zoneamento retoma a idéia de um lago nas nascentes do arroio Dilúvio, na confluência do parque linear urbano com as zonas de bosques a leste, idéia apresentada e desenvolvida por Gladosch em sua proposta para a Cidade Universitária no Anteprojeto de Plano Diretor dos anos 40.

O trabalho é concluído com um capítulo sobre Legislação e execução, no qual Paiva, após sustentar que seu trabalho contém as bases de um Plano Diretor para Porto Alegre, define as medidas de ordem técnica, legal e administrativa necessárias à sua implementação:

- a. Recomenda a organização e manutenção de um serviço técnico permanente, dotado de autonomia e capaz de fornecer orientação ao poder público em questões de urbanismo, definindo suas atribuições;
- b. Define como elementos reguláveis pela Lei de Zoneamento o uso dos terrenos, com atividades permitidas em cada zona, a percentagem de área a ser ocupada em cada terreno e a altura das construções, com vistas ao controle da densidade populacional e do caráter das mesmas;
- c. Trata da realização de determinadas obras requeridas pelo Plano, como a abertura de novas vias, de formas de lidar com a desapropriação ou compra de áreas atingidas, e da necessidade de operações permanentes de aquisição de terrenos, urbanização e construção, e loteamentos.

Com isso, Paiva tenta cobrir aspectos até então negligenciados nos planos anteriores, relacionados tanto à operação e execução, quanto à sua institucionalização. E conclui:

“Com o decorrer do tempo, a cidade evoluirá, não de modo anárquico e portanto prejudicial aos interesses de seus habitantes, mas, sim, planificadamente, assumindo, de maneira progressiva, a feição de uma capital moderna e bem organizada. Dentro dessas normas simples, práticas e perfeitamente exeqüíveis, estará consubstanciada a realização do Plano de Urbanismo sob seu tríplice aspecto – técnico, legal e administrativo” (p. 29).

UMA CARTA DE ATENAS PARA PORTO ALEGRE

O *Ante-projeto* é usualmente considerado nas sucessivas análises como um marco na introdução do urbanismo moderno defendido pelos CIAM na cidade, e muitas vezes confundido com a arquitetura brasileira moderna da linha “carioca”, ou com o urbanismo moderno de vertente corbusiana, também associado a Brasília. A introdução e divulgação do movimento moderno em Porto Alegre são associadas à chegada de arquitetos formados pela ENBA do Rio de Janeiro ⁶, à influência dos arquitetos uruguaios modernos e à divulgação de projetos modernos dos arquitetos do centro do país (alguns deles feitos para Porto Alegre, como o Centro Cívico de Jorge Moreira e os projetos para a sede da VFRGS e IPE, de meados da década de 40).

Entretanto, o estabelecimento de arquitetos da ENBA na cidade só se dá ao final da década, com Edgar Graeff e Carlos Alberto de Holanda Mendonça. A influência dos uruguaios, como Gómez Gavazzo, se dá através de Paiva, desde sua volta em 1942, mas diretamente só se manifesta ao também ao final da década, nos Cursos de Arquitetura e depois de Urbanismo do Instituto de Belas Artes. Dessa forma, o *Ante-projeto*, divulgado em 1951, é muito importante nesse processo (embora não determinante, especialmente porque não mostrava definições morfológicas). Almeida é um dos autores que considera o *Ante-projeto* ilustrativo da penetração dos princípios do Movimento Moderno nos meios técnicos porto-alegrenses:

*“Em quatro pranchas os autores propunham a organização da cidade em quatro zonas segundo os princípios da Carta de Atenas. Observando o zoneamento preexistente da cidade eram estabelecidas quatro zonas, denominadas – trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Os princípios do Movimento Moderno tinham penetrado nos meios técnicos locais, especialmente difundidos através da academia, predominando tanto no ensino do projeto arquitetônico como no ensino do urbanismo”.*⁷

Na análise que faz do Plano Diretor de 1959 em sua tese sobre a arquitetura moderna em Porto Alegre, Luccas identifica a origem do Plano no anteprojeto de Paiva e Demétrio Ribeiro “*sob a inspiração da Carta de Atenas*”, e retoma as críticas de Reyner Banham à pretensão de “aplicabilidade universal” da Carta, com zoneamentos funcionais rígidos, separação de funções e privilégio da

⁶ Para um dos envolvidos no *Ante-projeto*, Demétrio Ribeiro, “*essas idéias chegavam a Porto Alegre através de duas correntes. Uma difundida através dos mestres uruguaios, que vinham, desde o início dos anos quarenta divulgando os princípios do Movimento Moderno nos debates técnicos locais – o nome do professor Gomes Gavazzo destacava-se nesse sentido, sendo o precursor das idéias de Le Corbusier nos meios acadêmicos uruguaios, e a segunda chegando a Porto Alegre através dos contatos dos arquitetos locais com as capitais centrais do país, como Rio de Janeiro e São Paulo. O arquiteto Edgar Graeff (...), formado no Rio de Janeiro, tinha estado em contato com a equipe de Oscar Niemeyer e Lucio Costa, trazendo aos meios locais o debate sobre a arquitetura moderna produzida no centro do país, tornando-se seu principal divulgador*”. Depoimento a ALMEIDA, 2005, op. cit., p. 165.

⁷ ALMEIDA, 2005, op. cit., pp. 161-167, “O MOVIMENTO MODERNO”.



Fig. 4.8 - RADBURN, 1929. Plano geral mostrando Unidades de Vizinhança com raios de influência das escolas Primária (1/2 milha) e Secundária (1 milha), Clarence Stein.

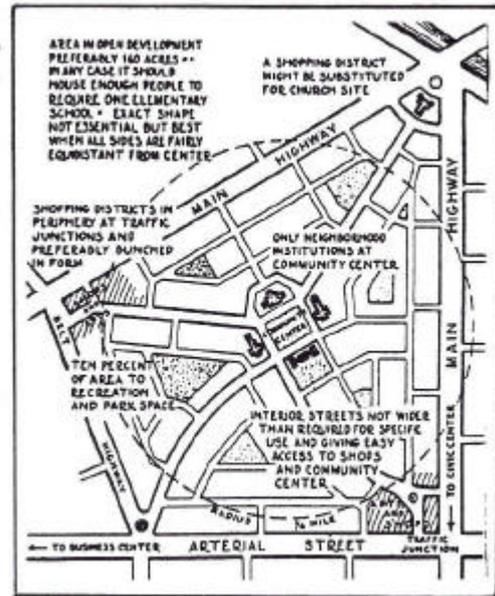


Fig. 4.9 - Unidade de Vizinhança. Modelo esquemático segundo Clarence Perry, Regional Survey of New York and Its Environs, 1929.

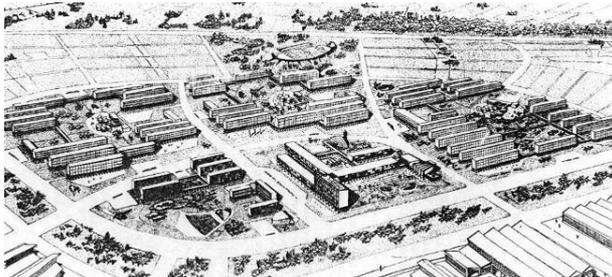


Fig. 4.10 - Edvaldo Paiva e alunos. Perspectiva centro do bairro industrial São João e Navegantes, 1948-50.



Fig. 4.11 - Le Corbusier. Projeto para o "Ilot Insalubre nº 6", Paris, 1936.

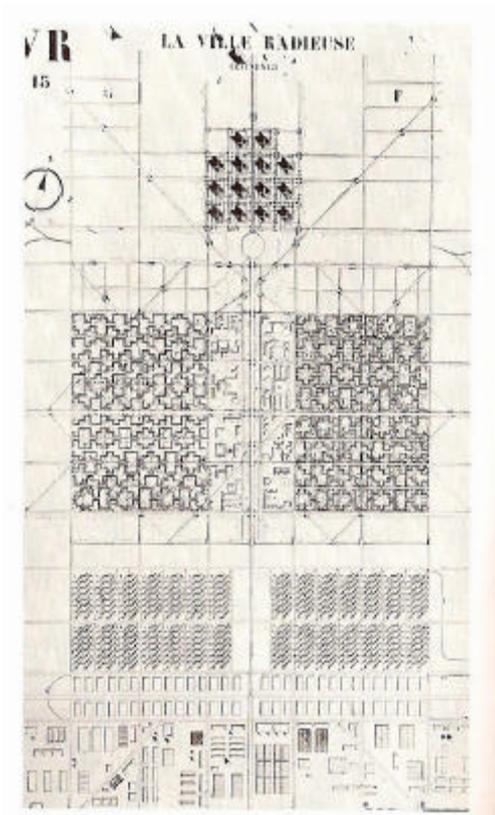


Fig. 4.12 - Le Corbusier. "Ville Radieuse", 1930-33. Planta geral com faixas morfológicas e de uso.

tipologia de blocos verticais. Associa igualmente a “Carta de Atenas” e seu *Ante-projeto* tributário para Porto Alegre à vertente corbusiana:

“Segundo a mesma apresentação do documento, a proposta local obedecia às quatro funções urbanas corbusianas: ‘habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular’. Diferenciava a cidade através de um zoneamento, no qual as áreas residenciais eram divididas em unidades de habitação. A operação efetuada partia do modelo da Carta como esquema abstrato – modelo permeado pela utopia social do solo liberado – e o transpunha para a realidade contingente: um território fragmentado pelo padrão miúdo do parcelamento do solo, muito distinto da situação *tabula rasa* idealizada”.⁸

Ele conclui que essa transposição do esquema abstrato às contingências da cidade real resultaria na caricatura do modelo de cidade perseguida. Na verdade a observação é exagerada para o *Ante-projeto*, que não tem nenhum comprometimento morfológico, e se aplica mais ao Plano de 59. Como este trabalho é considerado o ponto de partida para o Anteprojeto do Plano Diretor organizado por Edvaldo Paiva em 1954, confundindo-se inclusive com ele, que por sua vez resultou no Plano Diretor de 1959, as análises críticas freqüentemente se superpõem, homogeneizando-os.

Assim, a primeira tarefa da análise consiste em esclarecer a qual versão da Carta de Atenas nos referimos aqui, e de que forma ela participa efetivamente do *Ante-projeto*, além da evidente inspiração na apresentação dos mapas temáticos por função.

De acordo com Rovatti⁹, a utilização que Paiva faz da Carta de Atenas é um caso emblemático de seu costume de compilar textos de outros autores nos próprios trabalhos. Paiva reproduz como anexo em seu trabalho o que ele denomina “*Carta de Planificação Urbana, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933*”, trocando termos, sublinhando frases, incluindo alguns trechos e suprimindo integralmente o item 7, *Buildings and districts of historical interest*, referente à preservação do patrimônio histórico. O item foi omitido na versão geral da Carta por “*ser aplicável apenas a certas cidades*”, mas aparece na tradução de Sert, com a explicação no último parágrafo de que o texto tinha sido introduzido pelos delegados italianos, que já lidavam mais freqüentemente com a questão do patrimônio. O item também aparece na versão francesa de Le Corbusier, como “*Patrimoine historique des villes*”, reunindo os itens 65 a 70.

A versão da Carta que ele reproduz em *Problemas Urbanos de Porto Alegre* tinha sido apresentada originalmente em setembro de 1945 no *Boletim Municipal*¹⁰, como tradução da *Town-Planning Chart* publicada por José Lluís Sert em 1942,

⁸ LUCAS, 2005, op. cit., p. 209.

⁹ ROVATTI, 2001, op. cit., especialmente “*Paiva, le compilateur*”, pp. 111-116.

¹⁰ “Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna”, *Boletim Municipal* (21), julho-setembro 1945, pp. 187-194; tradução de Clóvis Pestana da “*Town-Planning Chart*”, in SERT, José Luis. *Can our Cities Survive?* Cambridge: Harvard University Press, 1942, pp. 246-249. A versão francesa foi publicada em 1941, pelo grupo francês

de autoria do engenheiro Clovis Pestana, à época prefeito municipal de Porto Alegre. Chama a atenção que a primeira publicação das resoluções do IVº CIAM em Porto Alegre tenha sido iniciativa de um engenheiro e político conservador, sem nenhuma ligação com o movimento moderno ou a arquitetura moderna, e que tinha tomado contato com ela em seu estágio como bolsista nos Estados Unidos. A Carta foi novamente publicada na cidade em 1948, sob o título “Atenas – 1933/1948 – Porto Alegre”¹¹, na revista Espaço, ilustrada com preciosos desenhos de Luiz Fernando Corona.

Paiva retoma a tradução de Clovis Pestana, modificando alguns termos ou frases e acrescentando outros, mas mantendo quase todos seus (muitos) erros e equívocos. Rovatti apresenta um interessante quadro comparativo do texto original em inglês de Sert, da tradução de Pestana e da tradução publicada por Paiva, ilustrando alguns equívocos quase folclóricos turvando a compreensão da Carta em Porto Alegre, mantidos por Paiva¹². A menção à Carta reaparece em Porto Alegre num relatório do Instituto de Arquitetos do Brasil sobre os trabalhos da Comissão de Revisão do Plano Diretor, publicado em 1949 na Revista de Engenharia, recomendando a criação de uma Comissão de Elaboração do Plano, encarregada de um novo estudo de planejamento com base nos princípios enunciados pela Carta de Atenas.

Foi aproveitando a recomendação do Instituto (que por sua vez ratificava uma recomendação do Congresso de Arquitetos de 1948), e num *timing* perfeito, que Paiva convoca em 1950 o arquiteto Demétrio Ribeiro para a elaboração de um explícito “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”.

Já vimos que o *Ante-projeto* é absolutamente literal: as quatro pranchas apresentam quatro plantas temáticas, cada uma enfocando uma das quatro funções urbanas da Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo

dos CIAM, com prefácio de Jean Giraudoux, mas é atribuída a Le Corbusier: LE GROUPE CIAM-FRANCE. LA CHARTE D'ATHÈNES. Urbanisme des CIAM (avec un discours liminaire de Jean Giraudoux). Paris: Plon, 1941. A Carta foi republicada depois por Le Corbusier, juntamente com “*Entretien avec les étudiants d'Architecture*”, em: LE CORBUSIER. La Charte d'Athènes (texte integral). Paris: Les Editions de Minuit, 1957.

¹¹ Atenas – 1933/1948 – Porto Alegre. Porto Alegre: Espaço – arquitetura, urbanismo e arte, ano 1, nº2, novembro de 1948, s/p.

¹² Os exemplos mais grosseiros dessa corrente de equívocos são a expressão *nursery school* (creche em inglês), traduzido por Pestana como “escola de enfermeiras”, mantido no texto de Paiva, e a expressão *new street system*, traduzida por Pestana como “novo sistema vital” em lugar de “viário”, erro mantido por Paiva. Da mesma forma, Pestana suprime o termo *playground* (talvez por não encontrar tradução adequada em português), seguido por Paiva, e substitui *percurso* por *recurso*, tornando uma frase incompreensível; Paiva por sua vez o substitui pelo termo importado do espanhol *entremesclamento*, modificando totalmente o sentido original da frase de Sert. Os mesmos erros se perpetuam na quarta versão da Carta, republicada pelo engenheiro Antonio de Siqueira em 1959 como “*Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna*”, em SIQUEIRA, Antonio de. *Engenharia Sanitária*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1959, pp. 219-227. Os quadros comparativos dos textos, parágrafo por parágrafo, aparecem em ROVATTI, op. cit., pp. 147-162.

e o espírito. Em termos conceituais e programáticos, elas retomam as propostas dos anos 30 de Paiva e Ubatuba de Faria, e do *Plano de Urbanização* da administração Loureiro da Silva, apresentando-as em nova embalagem, “moderna”, com a adoção das plantas temáticas por função. O próprio Demétrio Ribeiro, em depoimentos posteriores, procura relativizar o embasamento conceitual “moderno” do *Ante-projeto* e sua filiação direta à Carta de Atenas¹³.

O *Ante-projeto* é exatamente o que o nome diz, um anteprojeto urbano. A Carta de Atenas comparece apenas na forma de apresentação, desagregada pelas quatro funções. O anteprojeto apresenta uma rede viária radial-perimetral, largamente baseada nas contribuições anteriores e no traçado existente, que define um sistema de zoneamento baseado no zoneamento natural e nas propostas de localização de atividades dos planos anteriores. O zoneamento residencial utiliza o conceito da unidade de vizinhança, na realidade a influência mais forte e evidente no *Ante-projeto*.

Dessa forma, os quatro mapas poderiam ser reduzidos a dois - uma planta da estrutura viária, ou rede viária, base para o sistema de fluxos, e uma planta de zoneamento, com a distribuição das atividades urbanas -, ou mesmo a um - uma planta geral do modelo espacial, reunindo estrutura urbana e os sistemas de fluxos e de atividades -, à maneira do *Greater London Plan*, de Abercrombie, da década de 40, que prevaleceu posteriormente no Plano Diretor de 1959.

O *Plan Bonet* para Buenos Aires de 1948-49¹⁴, também conhecido como “*La Ciudad frente al Río*” (Fig. 4.13), utiliza a mesma desagregação na apresentação por mapas temáticos. A “*EXPOSICION DE LA SOLUCION ADOPTADA SEGUN LAS CUATRO FUNCIONES – Programa para cada una*” apresenta plantas com programa e distribuição das funções de “*Vivienda*”, “*Comercio*”, “*Circulación*” e “*Cultura del Cuerpo y del Espíritu*” (Fig. 4.14). Entretanto, o conceito e os conteúdos são inteiramente distintos.

¹³ “Por um curtíssimo período colaborei com Paiva na elaboração, no início dos anos cinqüenta, de um esquema de plano físico de desenvolvimento de Porto Alegre. Esse estudo foi então publicado, e foi a base do esquema estrutural do primeiro Plano Diretor da cidade. A estrutura espacial era simples, e baseava-se na idéia, então em voga, das unidades vicinais. Uma rede de vias principais definia em suas malhas as dimensões das unidades. As unidades, dotadas dos equipamentos sociais locais, possibilitariam uma escala de vida menos desproporcionada do que a da cidade grande. No caso de Porto Alegre, a rede era rádio-concêntrica, ou seja, em teia de aranha.” In: Edvaldo Pereira Paiva um urbanista. Porto Alegre: UFRGS-IAB/RS, novembro de 1985, pp. 23-24.

¹⁴ O *Plan Bonet* foi um estudo para um bairro modelo de 50.000 habitantes no Baixo Belgrano, elaborado em 1948-49 por uma equipe sob direção de Jorge Ferrari Hardoy, liderada por Antonio Bonet, contando ainda com Jorge Vivanco, Miguel Roca, Juan Kurchan, Clorindo Testa e o italiano Ernesto Rogers. O plano só foi publicado na *Revista de Arquitectura de la SCA*, Nº 369, Año XXXVIII, 1/2/1953. Ferrari Hardoy e Kurchan tinham trabalhado no atelier de Le Corbusier nos anos 30, e com ele tinham elaborado o *Plan Director para Buenos Aires*, recém publicado à época em *La Arquitectura de Hoy*, ano 1, V.4, abril 1947. Ver MOLINA Y VEDIA, 1999, op. cit., pp. 165-202.

A Habitação prevê superquadras com “*manzanas verticales*” ou *bloques* (blocos) de 2500 habitantes cada, com serviços comuns, aproximando-se quantitativa e qualitativamente das unidades de habitação de tamanho conforme de Le Corbusier, já que a implantação é definida em termos tipológicos e morfológicos (inclusive com perspectivas dos *bloques*). O Comércio prevê o abastecimento diário para unidades de vizinhança de 5000 habitantes, correspondentes a dois *bloques*. A Circulação é hierarquizada, com “*Diferenciación y discriminación de los tránsitos*” (incluindo perspectiva de passagem de nível de acesso às superquadras). E o Lazer reforça as funções culturais da centralidade, propondo-se “*Vinculación del Centro Comercial con el resto de funciones de la vida de relación*” e “*Recuperación de la función latina tradicional de la plaza como centro de la vida de relación*”, ilustrado com foto da praça de San Marcos em Veneza. Trata-se de uma vinculação às preocupações contemporâneas com o papel do “*coração da cidade*”, tema em discussão nos CIAM ao final dos anos 40 e início dos 50, totalmente ausente do anteprojeto de Paiva e Demétrio Ribeiro.

A separação funcional da vida urbana em quatro funções estanques pressupõe uma rigidez projetual que ignora como as quatro categorias se vinculam entre si, e como se produziam os nexos capazes de permitir a emergência da cidade real. A necessidade de tecidos “conjuntivos”, especialmente quando se projeta no vazio, e a idéia de que a vida social é feita de encontros, superposições e trocas, revelam a limitação do pensamento racionalista ortodoxo ao interior dos CIAM, que não dá conta dos “nexos” entre os elementos. Os dois estavam no centro do debate sobre o “*coração da cidade*”, tema do 8º Congresso dos CIAM em Hoddesdon, 1951, no mesmo ano do *Ante-projeto*.

Paiva referia-se a Le Corbusier de forma irônica ou francamente crítica, aludindo às “*idéias utopistas*”, à pretensão de “*verdade irrefutável*” e à sua ambição de trabalhar para qualquer regime político (citava expressamente Benito Mussolini e o governo colaboracionista de Vichy). Ao longo da década de 50, preocupado com a influência de Le Corbusier sobre os arquitetos brasileiros, chegou a afirmar que ela era um “*perigo para a manutenção e o desenvolvimento das culturas nacionais*”¹⁵, e para a própria cultura brasileira, representando a manifestação mais acabada do ‘cosmopolitismo’ contra o qual os profissionais progressistas deveriam lutar para preservar nossas tradições culturais e artísticas.

Da mesma forma, Paiva não hesita em definir o CIAM como um movimento reacionário, que utilizaria uma “*demagogia desenfreada*” pretendendo resolver todos os problemas urbanos e econômicos através da *urbanística*, tornando-se assim um “*instrumento de defesa dos interesses das classes dominantes*”; isso ao mesmo tempo em que apresenta e divulga seu “*Ante-projeto de Planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”. Essa ambigüidade é reconhecida inclusive por Rovatti, para quem Paiva fazia

¹⁵ PAIVA. Urbanismo, ensaio de interpretação social, op. cit., p. 67; ROVATTI, 2001, op. cit., p. 223; PAIVA. A ciência urbanística, op. cit., p. 47.

apelo à Carta do CIAM para legitimar a idéia de que os planos de urbanismo deveriam ser obra de especialistas.¹⁶

A utilização que Paiva faz no texto de inserções da terminologia criada por Le Corbusier também confunde, parecendo reforçar a vinculação do *Ante-projeto* à vertente corbusiana. Não é o que se observa no texto, ou nos planos. A referência às “quatro vias”, remete a “*Sur les quatres routes*”¹⁷, de 1941, mas a classificação de vias utilizadas no *Ante-projeto* não guarda rigorosamente nenhuma relação com aquela desenvolvida por Le Corbusier. O mesmo se dá com a referência aos “*estabelecimentos humanos*”, que remete a “*Les Trois Etablissements Humains*”¹⁸ de 1945, mas não encontramos nenhuma correspondência ou relação com as definições de Le Corbusier para os três tipos de assentamentos de seus estudos de planejamento territorial dos anos 40.

Quanto ao urbanismo, a rede viária proposta no *Ante-projeto* é fundamentalmente distinta da grelha territorial com o Capitólio como “cabeça” de um *axis mundi*, proposta por Le Corbusier no plano de Chandigarh (Fig. 4.6), do mesmo ano, ou das grelhas derivadas do modelo *Ville Radieuse* (Fig. 4.12) dos projetos para La Rochelle-Pallice (1945), Saint-Dié (1946) e Bogotá (1950)¹⁹. Na realidade, assemelha-se mais à rede distorcida proposta originalmente por Albert Mayer para Chandigarh em 1949 (Fig. 4.7), e modificada radicalmente por Le Corbusier. Baseado no conceito da *neighborhood unit* de Clarence Stein, que foi consultor de Mayer no projeto, utilizando alguns elementos pitorescos relacionados a Sitte e ao movimento cidade jardim, e com separação de fluxos pedestres/veículos conforme o chamado *Radburn Layout*, o plano de Mayer filia-se à mesma corrente do *Ante-projeto*. Ambos muito distantes de Le Corbusier.

No início dos anos 50, Le Corbusier encontrava-se envolvido com o Plano urbanístico de Chandigarh (capital do Punjab, na Índia) e com os projetos arquitetônicos do Capitólio. Ao mesmo tempo, acompanhava a finalização de sua primeira *Unité d’Habitation a grandeur conforme* efetivamente construída, em

¹⁶ ROVATTI, 2001, op. cit., p. 223.

¹⁷ LE CORBUSIER (com outros). *Sur les Quatres Routes*. Paris, s/ed., 1941. O esquema foi depois ampliado para sete vias. “*La règle des 7 V*” foi estabelecida em 1948 sob demanda da UNESCO, constituindo um sistema arterial e respiratório, hierarquizado funcional e espacialmente, de “V.1 – route nationale ou de province, traversant le pays ou les continents» a «V.7 – voie alimentant tout au long de la zone verte où sont les écoles et les parcs”. A V.8 veio depois, especializada como ciclovia. Uma aplicação total da regra das 7 V. foi feita em Chandigarh, em construção a partir de 1951. Ver CHOAY, 1965, pp. 238-239.

¹⁸ LE CORBUSIER. *Les Trois Etablissements Humains*. Paris: Denoël, 1945; depois republicado como “*L’urbanisme des trois établissements humains*”. Paris: Ed. du Minuit, 1959. Os três assentamentos humanos tipificados por Le Corbusier fazem parte dos estudos desenvolvidos com a ASCORAL na década de 40. O modelo territorial previa uma rede de cidades comerciais de padrão rádio-concêntrico (1), distribuídas em padrão similar ao proposto por W. Christaller, conectadas por cidades lineares industriais (2), com áreas intersticiais ocupados por fazendas-modelo (“*ferme radiante*”) organizadas em cooperativas (3).

¹⁹ Para uma resenha detalhada do urbanismo de Le Corbusier, ver RAEBURN, Michael; Wilson, Victoria (Ed.). *Le Corbusier Architect Of The Century* (Catalogue Of The Exhibition). London: Arts Council of Great Britain, 1987, especialmente o capítulo 4 (BENTON, Tim. *Urbanism*, pp.200-237).

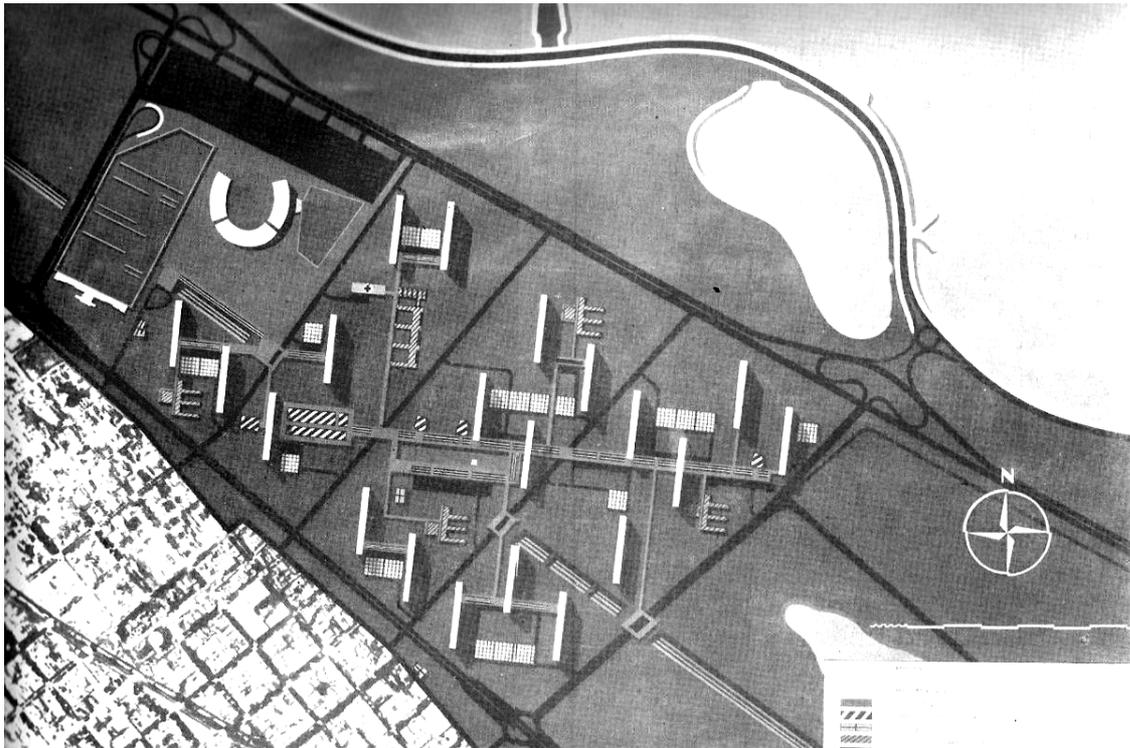
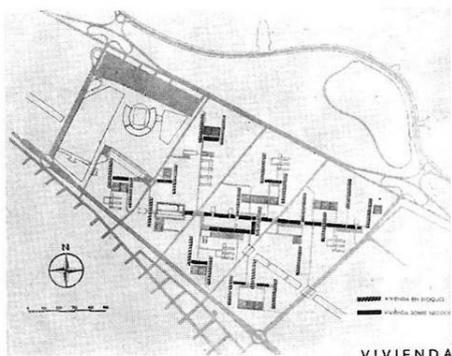


Fig. 4.13 – Plan Bonet para Buenos Aires, 1948-49 ("La Ciudad frente al Río"). Implantação geral.

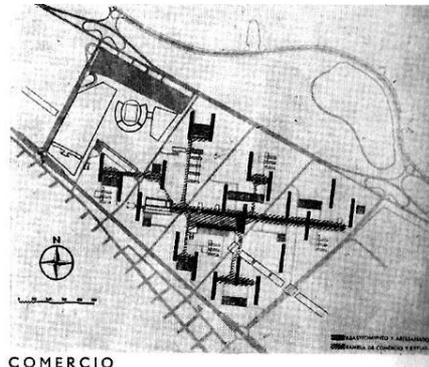
EXPOSICION DE LA SOLUCION ADOPTADA SEGUN LAS CUATRO FUNCIONES URBANISTICAS - Programa para cada una

VIVIENDA
20 manzanas verticales de 2.500 habitantes cada una, sobre columnas, con los siguientes servicios comunes:

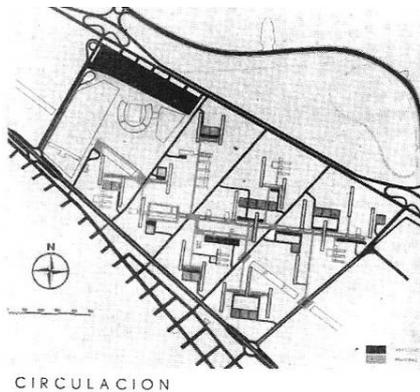
- Jardín de Infantes
- Sala Com.
- Solarium
- Depósitos
- Lavaderos y secaderos.



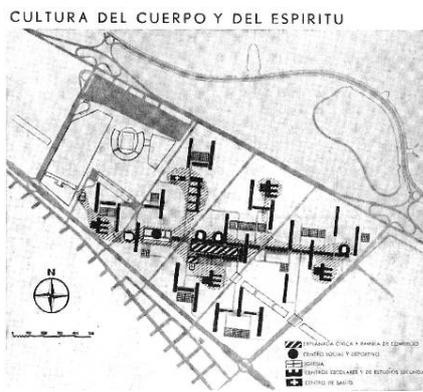
VIVIENDA



COMERCIO



CIRCULACION



CULTURA DEL CUERPO Y DEL ESPIRITU

Fig. 4.14 – Plan Bonet 1948-49. Exposição da solução adotada segundo as quatro funções urbanísticas: Habitação, Comércio, Circulação e Cultura do Corpo e do Espírito.

Marselha, projetada em 1945 e somente inaugurada em 1952. Seu interesse voltava-se para as relações entre a “cabeça” e o “corpo” da cidade, presentes na concepção de Chandigarh, e uma constante em suas propostas urbanas desde a *Ville Radieuse* dos anos 30, e para os estudos de seu sistema universal de medidas à escala humana, o Modulor. É na apresentação do Modulor que Le Corbusier vai retomar e desenvolver sua conhecida citação sobre o urbanismo de 1925 “*L’urbanisme reclame de l’uniformité dans le détail et du mouvement dans l’ensemble*”²⁰, com o objetivo de reforçar a função de seu sistema modular na “organização molecular da coisa construída”, harmônica e estratificada na escala do detalhe, como um “tecido interno” denso, deixando ao grande ritmo estabelecido pelos edifícios (as *Unités*) dissociados das vias de circulação a variedade do conjunto urbano: uniformidade no detalhe, tumulto no conjunto.

Já Edvaldo Paiva, durante os anos 50, acreditava que uma rede de vias públicas e de parques formava o esqueleto da cidade moderna, e o zoneamento a “espinha dorsal” do urbanismo (não da cidade), criticando os planos urbanísticos que queriam tudo prever e detalhar. Para ele, o Plano Diretor deveria ser uma base estruturante, deixando aos particulares a maior liberdade para tratar suas propriedades, mas no quadro de normas rígidas, enunciadas numa lei detalhada relativa ao urbanismo e ao zoneamento. Em suma, uniformidade no conjunto, tumulto no detalhe, ou exatamente o oposto do aforismo corbusiano.

Ideologicamente, a contradição se explica. Na realidade, trata-se de uma dicotomia entre a análise crítica para o “público interno” do partido, e a apropriação e o uso do objeto mesmo da crítica para legitimar sua posição frente ao “público externo”, de cujo apoio necessitava em sua luta pela hegemonia no campo da *urbanística* local. O “público externo” era a comunidade acadêmica, profissional e da burocracia municipal, ante o qual procurava afirmar-se como o único capaz de realizar um Plano Diretor para Porto Alegre de acordo com as diretrizes modernas, e dessa forma, trazer para seu lado o grupo dos arquitetos modernos, a caminho de tornar-se hegemônico no estado, a exemplo do que já ocorrera no centro do país.

²⁰ LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris: Crès, 1925, p. 68. No Modulor, Le Corbusier acrescenta : “*Non seulement le grand rythme des bâtiments pourrait faire étinceler dans le ciel de Manhattan, sa ‘passion de glace’, mais la texture des locaux, des baies éclairantes, des murs pleins, des brises-soleil, ainsi que le flût des colonnes d’acier et de béton partout apparaissent Telles les chevilles du chamois portant sveltement un corps plein – la texture de l’immense ensemble pourrait être ‘une’ et génératrice d’unité: **tumulte de l’ensemble (le grand rythme des bâtiments), mais uniformité, unité dans le détail.** Ce ne sont pas seulement ‘des formes assemblées sur la lumière’, mais un tissu interne, ferme comme la pulpe d’un bon fruit, gérant toutes choses selon la loi harmonique: une stratification. [...] Tout ceci manifestant l’aspiration à une organisation moléculaire de la chose bâtie, sur mesure harmonique à échelle de l’homme*”. LE CORBUSIER. *Le Modulor – essai sur une mesure harmonique à l’échelle humaine applicable universellement à l’architecture et à la mécanique*. Boulogne-sur-Seine: Editions de l’Architecture d’Aujourd’hui, 1950 [reed. Paris : Denoël/Gonthier, 1977, p. 164].

CAVANDO A TRINCHEIRA MODERNA

O período que se seguiu ao afastamento de Loureiro da Silva da prefeitura, em 15 de setembro de 1943, foi marcado por instabilidade administrativa e política, e por curtas gestões de sucessivos prefeitos nomeados pelo Governo do Estado. Se entre 1898 e 1943 a cidade teve apenas quatro prefeitos, José Montauray (1898-1924), Otávio Rocha (1924-1928), Alberto Bins (1928-1937) e Loureiro da Silva (1937-1943), nos cinco anos seguintes se sucederiam Antonio Brochado da Rocha (novembro de 1943 a maio de 1945), Clóvis Pestana (maio a novembro de 1945), Ivo Wolf (novembro de 1945 a fevereiro de 1946), Egídio Costa (fevereiro a novembro de 1946), Conrado Riegel Ferrari (novembro de 1946 a março de 1947) e Gabriel Pedro Moacyr (março de 1947 a julho de 1948). Esta instabilidade somente se conclui com a nomeação do engenheiro Ildo Meneghetti pelo governador eleito Walter Jobim, em 1948, e sua posterior eleição como prefeito em 1951, cargo que vai ocupar até 1954²¹.

Ao final da gestão Loureiro da Silva, Paiva era seu técnico de confiança, após retornar da especialização em Urbanismo no Uruguai, desenvolver o Expediente Urbano conforme a metodologia de Maurício Cravotto, e participar ativamente da redação e publicação de *Um Plano de Urbanização*, prestação de contas e obra-testamento do prefeito. Ao assumir a prefeitura, Brochado da Rocha afasta Paiva dos postos executivos em função de sua militância comunista, e nomeia assessores técnicos e colaboradores antagônicos às suas posições ideológicas e urbanísticas. Liderado por Fernando Mendes Ribeiro e formado basicamente por engenheiros, esse grupo exercerá o controle sobre as questões urbanísticas na cidade até meados da década de 50, mantendo Paiva à distância, mesmo quando este volta a exercer postos de chefia, com Clóvis Pestana e posteriormente com Ivo Wolf²².

Na segunda metade da década de 40, acirra-se o debate sobre a arquitetura moderna em Porto Alegre, e inicia-se a luta por sua institucionalização acadêmica e profissional no estado. Ambos esbarravam na hegemonia exercida pelos engenheiros em todas as questões referentes à arquitetura e à cidade desde o final do século XIX, amparados na Escola de Engenharia, na Sociedade de

²¹ O período é descrito e analisado em detalhe por ROVATTI, 2001, op. cit., especialmente no capítulo “8. *De l'ostracisme à l'autocritique (1944-1954)*”, pp. 66-75, e por ALMEIDA, 2005, especialmente em seu *CAPÍTULO II A CIDADE DEMOCRÁTICA: 1945-1961*, pp. 117-129.

²² Em 1944 Paiva consegue um posto em Uruguaiana, por indicação de Loureiro, e se dedica à elaboração do Plano Diretor da cidade, com Demétrio Ribeiro. Em 1945 retoma seu posto em Porto Alegre, nomeado por Clóvis Pestana diretor de planejamento no serviço de Cadastro. Com a criação da Divisão de Urbanismo pelo prefeito seguinte, Ivo Wolff, Paiva vai ocupar o mesmo posto, de diretor de planejamento, até 1954, mas afastado das decisões urbanísticas e de planejamento, e passa a coordenar uma equipe de arquitetos e urbanistas militantes ou simpatizantes do PCB na elaboração de Planos diretores para as cidades de Lajeado, Passo Fundo, Caxias do Sul e Florianópolis. A equipe era formada por Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Roberto Veronese e Nelson Souza. Ver ROVATTI, 2001, op. cit., p. 74.

Engenharia, em suas publicações e no absoluto predomínio de seus membros na ocupação de todos os espaços profissionais e sociais, públicos e privados.

A idéia da criação de um curso de arquitetura no estado, lançada pelo diretor do Instituto de Belas Artes Tasso Corrêa em 1944, insere-se nesse debate, num momento especialmente crítico. Justamente quando a chamada arquitetura moderna brasileira tornava-se hegemônica nacionalmente, e amplamente reconhecida internacionalmente, encontrava forte resistência em Porto Alegre, sobretudo na corporação dos engenheiros, gerando sentimentos de atraso e marginalização por uma parte do meio cultural e artístico local. A polêmica que se segue ao concurso para a sede da VFRGS, vencido por Affonso Eduardo Reidy e Jorge Moreira em 1944, e anulado sem explicações convincentes em função de “pressões de interesses locais”²³, ilustra e circunscreve as dificuldades de implantação da arquitetura moderna brasileira em Porto Alegre.

A proposta do curso é formalmente submetida às autoridades da educação nacional em setembro de 1944, com a ajuda do irmão de Tasso, Ernani Dias Corrêa, arquiteto diplomado no Rio de Janeiro, que vai em seguida se encarregar da elaboração do regimento e contatar os profissionais para o corpo docente: além dele próprio, os arquitetos Werner Hugo Grundig, José Lutzemberger, Max Waldemar Lubke e Danilo Smith, e os engenheiros Edvaldo Pereira Paiva (também urbanista), Luiz Arthur Ubatuba de Faria (idem) e Fernando de Azevedo Moura (sócio e diretor de uma das maiores construtoras do estado à época, a Azevedo Moura Gertum).

A ação gerou uma reação contrária imediata, de igual intensidade, por parte da corporação dos engenheiros, que propõe ainda em outubro de 1944 a criação de um outro curso de arquitetura na Escola de Engenharia, com o concurso de seus próprios quadros. Os dois cursos foram autorizados a funcionar em paralelo já em 1945. O estado, que não tivera curso específico de arquitetura durante toda a primeira metade do século, paradoxalmente passou a contar com dois, atuando segundo princípios programáticos e conceituais diversos, virtualmente contraditórios. A disputa pela hegemonia segue até 1952, com a fusão dos dois cursos e criação da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Rio Grande do Sul (depois UFRGS) que, por sua vez, vai manter na direção engenheiros até 1975, ilustrando a longa predominância dessa corporação na arquitetura gaúcha.

²³ O projeto vencedor de Reidy e Moreira foi amplamente divulgado. Os responsáveis pelo concurso, segundo diversas versões, cederam às pressões da corporação dos engenheiros locais, que não aceitavam que a sede de uma empresa tão ligada às tradições da engenharia gaúcha fosse: a) projetada por um arquiteto; b) projetada por um arquiteto “estrangeiro”, e c) projetada em “estilo” estranho ao caráter local. A tais argumentos, que se mostraram dominantes, se somaram considerações sobre o custo elevado da construção, o local da implantação, e a exequibilidade geral do projeto, que acabaram levando à anulação do resultado. Ver ROVATTI, 2001, op. cit., pp. 66-75.

Ainda em 1947, o curso de arquitetura do Instituto passou a oferecer uma formação especializada em urbanismo com duração de dois anos, destinada a arquitetos e engenheiros diplomados. Organizado por Paiva, com a ajuda de Demétrio Ribeiro, Ubatuba de Faria e convidados externos, o primeiro curso teve apenas cinco inscritos, dos quais quatro passaram os exames prévios de sociologia e história da arte e seguiram o programa, com três diplomados em 1949²⁴. É a partir da posição nos cursos de Arquitetura e de especialização em Urbanismo que Paiva vai iniciar a formação de quadros técnicos e discípulos para suas equipes a partir do início da década de 50, em trabalhos profissionais de elaboração de Planos Diretores, e depois para os órgãos técnicos da Prefeitura. Nessas equipes passa a contar, além do velho colega Ubatuba de Faria, com Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff, colaboradores e colegas de militância no partido, e os novos formados Francisco Riopardense de Macedo, Nely Martins, Roberto Veronese, Carlos M. Fayet, Enilda Ribeiro e Nelson Souza, entre outros.

A disputa com a corporação dos engenheiros recebeu reforço em março de 1948, com a criação temporã da seção do Rio Grande do Sul do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), fundado no Rio de Janeiro 27 anos antes. Em função disso, da recente criação dos cursos de arquitetura, e da necessidade de divulgação da arquitetura moderna no estado, Porto Alegre acolhe em novembro de 1948 o IIº Congresso Brasileiro de Arquitetos. Seus objetivos são assim descritos por Rovatti:

*“La tenue de ce congrès l’année où les revues d’architecture étrangères (L’Architecture d’Aujourd’hui, Architectural Forum et Progressive Architecture) publiaient pour la première fois des numéros spéciaux consacrés au Brésil a marqué le rapprochement des architectes de la région du mouvement moderne brésilien, c’est-à-dire le resserrement des liens entre les professionnels de Porto Alegre et des architectes de Rio de Janeiro et São Paulo, qui jouissaient déjà d’un grand prestige et dont les réalisations étaient associées au mouvement de rénovation architecturale que certains se plaignaient justement de ne pas encore voir à l’oeuvre a Porto Alegre”.*²⁵

A demonstração do atraso de Porto Alegre com relação à arquitetura moderna brasileira foi dada pela exposição paralela ao congresso, realizada no auditório do jornal Correio do Povo, com diversos projetos modernos para Porto Alegre, todos de arquitetos de fora do estado, e todos não realizados. Nesta virtual reedição de um improvável “*Salon des refusés*” da arquitetura moderna em Porto Alegre, na década em que ela se institucionalizava no país, estava o projeto de Jorge Moreira para o Hospital das Clínicas da Universidade (1942), projeto de Oscar Niemeyer para o Edifício-sede do IPE (1943), o já citado projeto de Affonso

²⁴ A disciplina de arquitetura paisagista foi ministrada por Maurício Cravotto, mestre de Paiva em Montevideu, a quem foi prestada homenagem pública durante sua estadia em Porto Alegre. Os formados foram Francisco Riopardense de Macedo, Nely Peixoto e Oscar Correa, paraninfados por Oscar Niemeyer. Os três primeiros urbanistas diplomados acabaram participando sob a direção de Paiva e Faria dos trabalhos do Pré-Plano Diretor de Rio Grande, apresentado com significativa repercussão. Ainda assim, o interesse pelo curso se revelou exíguo, e a seguinte turma de urbanistas só concluiria o curso em 1955.

²⁵ ROVATTI, 2001, op. cit., p. 71.

E. Reidy e Jorge Moreira vencedor do concurso para a Direção da VFRGS (1944), e dos irmãos Roberto para o sanatório do Instituto de Previdência do Estado. Os dois últimos foram os únicos projetos de arquitetura moderna no Rio Grande do Sul a serem publicados na imprensa estrangeira da época²⁶.

Durante o congresso, se aprofundam as divergências de Paiva com o prefeito e sua equipe: uma das resoluções do congresso, aprovada por unanimidade, foi uma carta aberta ao prefeito com sugestões para a elaboração de um Plano Diretor para a cidade, logo tornada pública. A carta criticava a condução do assunto pela municipalidade na Comissão Revisora, por não se apoiar em “*um estudo científico da planificação urbana*”, nem contar com técnicos especializados, urbanistas, arquitetos e engenheiros. O prefeito considerou a carta ofensiva e equivocada, e atribuiu-a à influência de Paiva, acusando-o de fornecer “*informações errôneas*” aos demais membros da comissão²⁷ e ao congresso. No mesmo dia, Paiva responde em carta ao Diretor do Instituto, Tasso Corrêa, na qual defende suas posições, reafirma as críticas aos trabalhos da Comissão Revisora e informa sua exoneração da mesma²⁸. As divergências com o Prefeito e Comissão, agravadas e agora públicas, o tornaram *persona non grata* na municipalidade pelos próximos anos.

Entretanto, nas recomendações finais do II Congresso Brasileiro de Arquitetos - em seus anais conforme citado em artigo do Instituto de Arquitetos do Brasil, em 1948, salientava-se à Prefeitura Municipal de Porto Alegre a necessidade de nomeação de uma comissão de especialistas para desenvolver “*um novo estudo de planificação à base dos princípios contidos na Carta de Atenas*”²⁹. Atribuída à persistência de Edvaldo Pereira Paiva, a recomendação era uma inequívoca vitória em sua luta para trazer para seu lado os arquitetos modernos. Agora com a chancela da recomendação do Congresso de Arquitetos (e por consequência dos arquitetos modernos do país), Paiva vai procurar se credenciar como o único *especialista* em condições de cumpri-la.

²⁶ “Bâtiment d’Administration. Direction des Chemins de fer de Rio Grande do Sul”, par Affonso Eduardo Reidy, L’Architecture d’Aujourd’hui (13-14), septembre 1947, pp. 78-79; “Sanatorium à Porto Alegre, Rio Grande do Sul”, par Marcelo, Milton et Maurício Roberto, L’Architecture d’Aujourd’hui (42-43), août 1952, pp. 96-97.

²⁷ A carta está em “Comissão de técnicos para elaborar o plano diretor de Porto Alegre”, Correio do Povo, 2/12/1948, p. 16; a resposta do prefeito está em “O plano diretor da cidade e o 2º Congresso Brasileiro de Arquitetos”, Correio do Povo, 5/12/1948, p. 28.

²⁸ A carta está publicada no apenso 3. CARTA ABERTA, sob o título “O 2º Congresso de Arquitetos e o Plano Diretor da cidade”, em *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, 1951, s/p, e foi publicada no Correio do Povo de 6 de dezembro de 1948. Paiva participava da Comissão Revisora como representante do Instituto de Belas Artes, e não como engenheiro municipal, e foi substituído como representante do Instituto na Comissão por seu colega Ubatuba de Faria, assinando-se ao final “*Edvaldo Paiva, Engº civil e urbanista. Ex-representante do Instituto de Belas Artes junto à Comissão Revisora do Plano Diretor*”.

²⁹ Ribeiro, Demétrio et alii (Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul). 1949, op. cit., p. 63.

Dessa forma, Paiva reúne a partir do início dos anos 50 suporte ideológico, acadêmico, técnico e profissional. Dentro da concepção marxista, passa a contar com os aparelhos ideológicos de que necessitava para buscar a hegemonia nos meios locais, e finalmente impor suas idéias sobre a cidade e o planejamento. O suporte ideológico vem do partido, através de suas publicações e da persistente influência nos meios intelectuais e culturais³⁰. O suporte acadêmico vem dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, que vão também fornecer um suprimento constante de novos profissionais formados por ele e alinhados com suas idéias. O suporte técnico e profissional vem dos novos arquitetos “modernos” e do órgão que vai congregá-los, o IAB, e para isso o *Ante-projeto* com sua vinculação à Carta de Atenas teve papel fundamental.

Faltava-lhe o suporte econômico, através dos agentes do mercado imobiliário, e das instâncias político-institucionais. Dos primeiros, não vai conseguir mais que desconfiança, ou franca hostilidade, por motivos evidentes. Quanto às outras, vai ter que aguardar as mudanças na correlação de forças na capital, no decorrer do processo de redemocratização do país. A espera, entretanto, não seria muito longa.

A ESQUINA DO MODERNO

Nos oito anos que se seguiram ao término da gestão Loureiro da Silva, nove prefeitos nomeados estiveram à frente do executivo da capital, até a eleição direta do engenheiro Ildo Meneghetti, do Partido Social Democrático – PSD, em 1951, governando até 1954. Durante todo o período, o foco da discussão urbanística deslocou-se do *Conselho do Plano Diretor* para a *Comissão Revisora do Plano Diretor*. A Comissão foi nomeada pelo prefeito com a função de avaliar e formular parecer sobre o Plano Diretor da administração Loureiro da Silva (na realidade o Anteprojeto de Arnaldo Gladosch), à época ainda a principal diretriz de tomada de decisão sobre o desenvolvimento urbano e a ocupação do solo, complementando a dispersa legislação remanescente. Tratava-se de diretrizes sem respaldo legal, já que o Plano nunca chegou a ser institucionalizado no período, que continuaram a ser aplicadas com base em procedimentos consensuais e negociação direta entre os agentes envolvidos.

Loureiro da Silva foi sucedido pelo advogado Antônio Brochado da Rocha, filho do intendente Otávio Rocha (e procurador geral do município sob Loureiro), nomeado pelo interventor do Estado Ernesto Dornelles. Brochado da Rocha

³⁰ Após um breve período de legalidade, o Partido Comunista Brasileiro foi novamente interdito em 1947, e a partir do final dos anos 40 passa a uma “clandestinidade tolerada”. Em 1951, o PCB passou a editar a revista cultural “Horizontes”, com seu comitê editorial formado por intelectuais comunistas de destaque como Carlos Scliar, Vasco Prado, Ciro Martins e Demétrio Ribeiro. Até desaparecer em 1954, a revista iria abrigar uma série de artigos de Paiva sobre a “ciência urbanística” (inclusive uma autocrítica), e uma polêmica sobre arquitetura moderna brasileira da chamada “escola carioca” que opôs Edgar Graeff, na defesa da obra de Lucio Costa e Niemeyer, e Demétrio Ribeiro contra, fundamentado no “realismo socialista”.

presidiu a 11ª sessão do Conselho do Plano Diretor, em dezembro de 1943, com a presença dos “urbanistas Gladosch, Paiva e Ubatuba de Faria e os engenheiros Paulo Aragão Bolzano, Clóvis Pestana e Rodolfo Ahrons”, na qual foi apontada a necessidade de imediata conclusão do plano. A indefinição estaria “causando mal aos negócios, já que impedia a construção, esperando-se pelas definições que estão por vir”. Foram destacadas a morosidade da finalização do levantamento cadastral e a questão dos recuos obrigatórios impostos sem base legal. O prefeito enfatizou a importância do Conselho, e assegurou a continuidade dos trabalhos de elaboração do Plano, prevendo sua conclusão até o final de 1944. Para isso, instituiu o Departamento Municipal de Urbanismo (Decreto nº 310 de 31/12/1943), substituindo a seção de Expediente Urbano e ampliando suas funções como primeiro órgão criado especificamente para a elaboração do Plano Diretor, vinculado diretamente ao gabinete do prefeito.

Brochado da Rocha prestigiou para sua equipe outros engenheiros dos quadros municipais, afastando Paiva por motivações políticas e estratégicas. O engenheiro Fernando Mendes Ribeiro assumiu diversos postos do primeiro escalão da Prefeitura, inclusive assessor-engenheiro do Prefeito e posteriormente representante na *Comissão Revisora do Plano Diretor*. Alcindo Guanabara Porto Alegre foi responsável pela Primeira Seção da Diretoria de Obras e Viação, e pela aplicação do Plano Diretor na área central da cidade a partir das diretrizes do pré-plano de Arnaldo Gladosch.

O Decreto nº 313/44 tratou de regulamentar os recuos para implantação do sistema viário principal do Plano Gladosch, e estabelecia “o recuo das construções em algumas ruas da capital, considerando a conveniência da realização progressiva dessas obras, e ainda, considerando a necessidade de fixação prévia do conjunto do plano a executar, para que se possa estabelecer a harmonia entre a ação pública e a individual”. Por seu artigo terceiro, as áreas resultantes do recuo progressivo ficavam sob a propriedade particular até sua desapropriação pelo poder público³¹. A expansão urbana passou a obedecer a essa regra, que foi incorporada às sucessivas leis aprovadas a seguir, sendo depois consolidada no Plano Diretor de 1959. A sua aplicação continuada permitiu a implantação progressiva do sistema de vias radiais e perimetrais, ao longo de quase meio século (na realidade, até os dias de hoje), com custos relativamente menores.

³¹ Com três artigos e uma relação anexa, onde eram citadas 48 vias do sistema viário principal, o decreto previa a extensão a ser alargada, o recuo progressivo e a largura futura, que variava de 25 a 30 metros. ALMEIDA, 2005, p. 123. É a essa Lei que Paiva se refere como estando extraviada na Carta Aberta publicada em PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE: “(...) Chamado a opinar pelos meus dignos companheiros de Comissão, visto ser o único urbanista presente, apenas indaguei dos representantes da Prefeitura (...) se existia um plano de Zoneamento da cidade, para ser estudado em princípio. Foram obtidas as seguintes informações: a) não haver Plano de Zoneamento; b) não haver Lei de Zoneamento e Urbanismo, apenas existir a Lei de recuos de alinhamentos, sob o nº 313; c) que a planta correspondente a essa lei de recuos achava-se extraviada”. PAIVA, 1951, op. cit., s/p.

Em 14/05/1945 assumiu como Prefeito o engenheiro Clóvis Pestana, antigo colaborador de Loureiro da Silva e divulgador das idéias norte-americanas sobre urbanismo e planejamento. Conforme vimos, foi o responsável pela primeira tradução local da Carta de Atenas, a partir da *Town Planning Chart* de J.L. Sert, e pela introdução dos volumes completos do *Regional Plan of New York and its Environs*, referência fundamental no planejamento urbano de Porto Alegre nos anos 50, especialmente para a definição dos dispositivos morfológicos do Plano Diretor de 1959. Exonerou-se do cargo em solidariedade a Getúlio Vargas quando de sua destituição em 6/11/1945.

No longo processo de restauração do regime democrático, após o fim do Estado Novo, a cidade ainda teve seis prefeitos nomeados antes das eleições diretas para o cargo em 1951. Sucedendo a Pestana, assumiu por alguns meses o engenheiro Ivo Wolf (06/11/1945 a 21/02/1946), que promoveu uma reforma administrativa criando a Subdiretoria Geral de Urbanismo, encarregada de “*estudos e trabalhos referentes ao Plano Diretor, atualização da Planta Cadastral, opinar sobre assuntos referentes ao Plano Diretor, estudar e elaborar projetos de Lei e regulamentos necessários*”³². Almeida destaca que a Subdiretoria institucionalizava o espaço para a revisão e detalhamento do Plano Diretor e para as funções de planejamento, enfatizando a distinção entre as funções de rotina (no acompanhamento do crescimento urbano e aprovação de projetos), e as funções de previsão e elaboração de planos de longo prazo. Pela primeira vez emprega-se o termo “*planejamento*” para designar as funções específicas de previsão e proposição de planos, consolidando-as como parte integrante da ação governamental no município. Trata-se de outro passo fundamental para a geração dos Planos Diretores de 1959 e 1979.

A seguir assumiram a Prefeitura os funcionários municipais Egídio Soares da Costa (21/02/1946 a 19/11/1946) e Conrado Riegel Ferrari (19/11/1946 a 27/03/1947), sucessivamente nomeados pelo interventor Federal no estado, Cilon Fernandes da Rosa. Egídio Costa tinha sido subprefeito, e já em seu discurso de posse manifestava interesse em tratar da remodelação urbanística da cidade:

*“Não me afastarei das normas traçadas pelo Plano Diretor, cuja conclusão esperamos ver dentro em breve, estando para tal fim a Diretoria Geral de Obras e Viação procedendo aos últimos estudos e coligindo os últimos dados – com toda a urgência aos estudos para a execução do Plano Diretor na parte referente à Praia de Belas e à reurbanização do Menino Deus”*³³.

³² O Decreto-Lei nº 283, de 26 de dezembro de 1945, criava a Subdiretoria Geral de Urbanismo, composta das diretorias de Cadastro, Arquitetura, Planejamento e Expediente e Propaganda, subordinada à Diretoria Geral de Obras e Viação. Extingue-se o Departamento Municipal de Urbanismo, absorvido pela Subdiretoria, distinguindo-se na estrutura administrativa as funções de levantamento da ocupação do solo e expansão urbana (seção de cadastro), da fiscalização e aprovação de projetos e vistorias das construções (seção de arquitetura) e a elaboração de planos e projetos (seção de planejamento). ALMEIDA, 2005, op. cit. p. 124 e 125.

³³ Boletim Municipal, 1946, vol. 8, p. 150. Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Velinho, apud ALMEIDA, 2005, p. 125.

Em 19 de janeiro de 1947 realizaram-se finalmente eleições diretas para governador, para deputado estadual e senador, e foi eleito governador do estado Walter Jobim, do PSD. Jobim nomeou para prefeito de Porto Alegre o engenheiro Gabriel Pedro Moacyr, ligado ao setor da construção e incorporação imobiliária. No discurso de posse (em 27/03/1947), o prefeito se referia às providências em relação ao Plano Diretor, que *“devem merecer os mais entusiásticos aplausos. Não se concebe atualmente uma administração de qualquer cidade sem que haja sido estabelecido um Plano Diretor a fim de que os problemas de urbanização possam ser resolvidos”*³⁴.

O novo prefeito passava a atuar num cenário partilhado com novos protagonistas políticos. Com a Constituição Federal de 1946, foi realizada eleição direta para o legislativo municipal, e a nova Câmara de Vereadores foi instalada em 4 de dezembro de 1947. Já em sua quarta sessão, realizada em 11 de dezembro de 1947, registrava pedido de informações sobre o Plano Diretor, *“considerando que de longa data vem causando grandes embaraços a proprietários de imóveis em várias e extensas zonas da cidade que não podem nem construir nem vender”*. Logo após, um grupo de vereadores propôs a criação de uma Comissão de Planejamento Urbano para *“confeccionar um novo Plano Diretor dentro do prazo de seis meses a contar da data desta lei (Art.1º) (...) composta de técnicos especializados em urbanismo (Art.2º)”*³⁵.

Almeida nota que os sucessivos prefeitos, ao assumirem em seus discursos de posse a importância do Plano Diretor, reconheciam a repercussão das idéias urbanísticas fora dos meios técnicos, incorporando-as como meta de governo, e a relevância de sua continuidade e ampliação. Entretanto, tratava-se fundamentalmente de discursos, e a atividade administrativa restringia-se a alterações de organograma e atribuições. Ainda eram os planos da administração Loureiro da Silva que orientavam os estudos, e procedia-se ao seu detalhamento estendendo-se as diretrizes para a ocupação dos bairros Praia de Belas e Menino Deus, duas áreas afetadas pelas obras de saneamento do vale dos arroios Dilúvio e Cascatinha, desenvolvidas desde os anos 40.

Os estudos e a imposição de diretrizes de organização do espaço urbano, especialmente em relação ao sistema viário, aos recuos obrigatórios e à reserva de áreas para a implantação dos equipamentos previstos, se faziam sem nova legislação correspondente. Concordamos com a tese de Almeida, que a imposição das regras emanava da força política do prefeito e de sua equipe técnica, prática

³⁴ Boletim Municipal, 1947, vol. 1, p. 91, apud ALMEIDA, 2005, p. 126.

³⁵ Anais da Câmara Municipal de Vereadores, 29 de janeiro de 1948, p. 712, apud ALMEIDA, 2005, op. cit., pp. 126-127. Almeida informa que a Comissão não foi adiante, mas nos anos seguintes registram-se manifestações da oposição sobre as medidas do executivo para a implantação dos planos e projetos do período anterior, discordância de metas e métodos adotados, e debates com novos agentes sobre interesses privados ou de grupos contrariados. As Atas da Câmara de Vereadores constituem a nova fonte para avaliação dos conflitos urbanos no período, substituindo as atas do Conselho do Plano Diretor.

inaugurada na administração José Loureiro da Silva, e que dependia fundamentalmente de sua legitimidade. Com os sucessivos prefeitos nomeados, alguns sem nenhuma representatividade política, são evidentes os limites dessa prática, e as reações que passa a suscitar.

Os recuos progressivos impostos quando da fixação dos alinhamentos para as novas construções obedeciam as diretrizes traçadas para a implantação do sistema viário principal e foram, sucessivamente, sendo implantados. Eles permitiram a gradual ampliação das vias radiais e perimetrais previstas por Gladosch no Plano de Urbanização, e a introdução de alguns dispositivos morfológicos sugeridos por ele, como as arcadas (chamadas “*galerias*”) em algumas avenidas e ruas do centro, o *pilotis* alto ou colunata de dupla altura nos térreos dos edifícios nas avenidas principais, e os recuos de jardim de 4 metros aplicados genericamente em quase toda a área urbana. Trata-se de dispositivos correntes nos planos e projetos dos urbanistas da SFU no mundo inteiro³⁶. Os primeiros foram largamente utilizados por Agache no Rio de Janeiro e em Curitiba, e pelos arquitetos brasileiros nas propostas dos anos 30, 40 e início dos 50, para os centros de Recife, Salvador, Niterói e Belo Horizonte, por exemplo.

Foram essas regras e dispositivos que orientaram a cidade num período de extraordinário crescimento e metropolização. Este crescimento contou com a adesão entusiasmada dos agentes do mercado imobiliário e da indústria da construção, com grande inversão de capitais, inclusive através de novas modalidades (como fundos de investimento e participação, e companhias abertas), e acompanhado de um processo acelerado de modernização e concentração do capital no setor.

É evidente que a ausência de instrumentos de controle urbanístico (além daqueles representados pelos recuos e por um regime de altura por gabaritos conforme a largura das vias) foi fundamental para a manutenção do processo de densificação, verticalização e superexploração da terra urbana na escala e intensidade verificadas durante a década de 50. É verdade que ele ocorria predominantemente no centro, nos bairros mais consolidados de sua periferia imediata, e ao longo das avenidas principais. Num ambiente isonômico sem restrições quantitativas ao aproveitamento dos terrenos, o interesse vai evidentemente se concentrar nas áreas de maior valorização.

Interessa notar que esse processo se dá com empresas construtoras e incorporadoras de natureza “moderna”, (como a *Azevedo, Moura e Gertum, Azevedo Bastian e Castilhos*, conhecida como *ABC, Ernesto Woebke, Pilla Guarita e Mello Pedreira*), dentro de novas condições de produção. Essas

³⁶ As arcadas em avenidas eram um dos principais dispositivos morfológicos da SFU, e foram utilizadas em cidades tão distintas como Salonica, Buenos Aires (“*la recoba del barranco*”, absorvendo a diferença de nível da barranca do Rio da Prata nas avenidas de margem no centro da cidade), Tel Aviv, a nova capital da Turquia, Ankara, e as cidades coloniais francesas do norte da África, das quais o melhor exemplo é Casablanca.

empresas passam a construir introduzindo e divulgando tecnologias de ponta nas áreas de estruturas, instalações, materiais e revestimentos, atentas aos novos padrões de consumo urbano, inclusive em termos de imagem. Para isso, contaram com o concurso de arquitetos de prática igualmente “moderna”, profissionais inicialmente formados pela ENBA ou estrangeiros, depois recém egressos dos cursos de Arquitetura locais.

Nos bairros residenciais a expansão se dá com tipologias de baixa ou média altura e densidade, unifamiliares (casas e sobrados individuais ou geminados, de tendência racionalista, californiana ou francamente “moderna”) ou coletivas (pequenos edifícios sem elevador, racionalistas “de mica” ou, mais raramente, de linguagem mais nitidamente moderna). Nas áreas de maior valorização ela ocorre fundamentalmente através da inserção de edifícios modernos no espaço urbano da cidade tradicional.

Se nós endossamos a hipótese inicial de que as imagens de cidade ideal, geralmente contidas nos planos, também podem estar sintetizadas em determinados espaços urbanos ou edifícios, capazes de reunir qualidades e atributos que os credenciem como fragmentos ideais autônomos mais ou menos completos, o processo pode ser descrito e iluminado pela análise de um edifício sob todos os aspectos, exemplar: o Edifício Esplanada.

Ao mesmo tempo marco de referência, nó e limite, de acordo com a classificação de Kevin Lynch, o Esplanada é certamente um dos edifícios de Porto Alegre que mais se enquadra naquela condição que Aldo Rossi define como “fato urbano”³⁷ por excelência. Assim, a análise do Edifício Esplanada vai procurar aquilo que ele tem de especial e único enquanto fato arquitetônico de qualidade, mas principalmente utilizá-lo enquanto edifício exemplar de um determinado tipo de arquitetura urbana, paradigmático de certa forma de construção da cidade, hegemônica em Porto Alegre durante os anos 50, e descartada bruscamente a partir do Plano Diretor de 1959.³⁸

Empreendimento imobiliário de maior porte em Porto Alegre à época, com cerca de 20 mil m² de área edificada e 126 apartamentos originais, o edifício Esplanada compreende quatro blocos, construídos por etapas ao longo de quase dez anos. Dotado de subsolo, térreo com mezanino (nos blocos A e B), 15 andares de apartamentos e pavimento de cobertura, foi até a construção do Edifício Santa Cruz em 1955, o prédio mais alto da cidade. Ocupa uma cabeça de quarteirão com cerca de 1.800 m² e três frentes, para a Avenida Independência e

³⁷ Ver especialmente o Capítulo Primeiro (“Estructura de los hechos urbanos”) de *La arquitectura de la ciudad*, com a abordagem da individualidade e complexidade dos fatos urbanos, dos fatos urbanos como obra de arte e da teoria da permanência dos monumentos. ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pp. 59-97.

³⁸ O texto foi originalmente preparado como Monografia para a disciplina Pensamento Arquitetônico Contemporâneo I do PROPAR, e posteriormente publicado, parcialmente modificado e com acréscimos significativos na análise do edifício, na revista ARQtexto, n.5, 2004, pp. 82-97.

as ruas Ramiro Barcelos e André Puente, face à Praça Júlio de Castilhos, entrada e um dos pontos mais valorizados do bairro Moinhos de Vento (Fig. 4.17).

O empreendimento é também exemplarmente ilustrativo das novas condições de produção do setor imobiliário em Porto Alegre na década de 50. A realização foi da *Sociedade Imobiliária Lochpe Ltda.*, com administração e construção da *Azevedo Moura & Gertum*, então em seu apogeu e uma das maiores construtoras do estado desde a década de 30. O projeto original, protocolado na Prefeitura em 1952, é do arquiteto uruguaio Román Fresnedo Siri, que chegou a Porto Alegre em 1951, contratado pela Azevedo Moura para participar de concurso fechado de anteprojeto das novas instalações do Jockey Club no Cristal, vencido por eles. Arquiteto experiente, autor de importantes projetos no Uruguai, como a Faculdade de Arquitetura (1938, com Mario Muccinelli), onde foi também professor, Fresnedo Siri deve sua escolha principalmente aos projetos para as tribunas do Hipódromo de Maroñas, Montevideu, executadas após a vitória em concursos de 1938, 41 e 45, e cujas obras dirigiu de 1938 a 1945. Apesar do porte e importância do Edifício Esplanada, o projeto da nova sede do Jockey Club (1951) no bairro Cristal é, sem dúvida, sua obra mais corajosa do período.³⁹

É curioso que os dois projetos do uruguaio Fresnedo Siri em Porto Alegre sejam usualmente considerados entre os melhores exemplos de arquitetura moderna *brasileira* na cidade. O aparente paradoxo pode ser explicado pela origem e influências da arquitetura moderna no Uruguai, produzida por profissionais graduados numa escola antiga e consolidada, com forte tradição acadêmica: trata-se de uma arquitetura obediente ao normativo, cujo elevado “nível médio”⁴⁰ pode ser creditado a esta base acadêmica, e a uma prática comedida que não se expôs a muitos riscos.

Os exemplos mais significativos da arquitetura moderna uruguaia foram construídos justamente nos anos cinquenta, período conhecido por eles como “*la década de oro*”. Nela nota-se intensa e freqüente influência da arquitetura moderna brasileira, seguidamente denunciada por críticos locais, e também de diversas arquiteturas modernas, como a do chamado *Grup R* catalão, especialmente Antonio Bonet, espanhol migrado para Argentina que atuou em planos urbanos para Buenos Aires e em projetos próximos à praia de Punta del Este, e do próprio “Estilo Internacional” de Mies van der Rohe e Skidmore, Owins

³⁹ Ela é particularmente notável pelo arrojo da estrutura, com apoios centrais e grandes balanço sobre as tribunas em vigas protendidas no sistema Freyssinet, ancoradas ao solo por tirantes (ver XAVIER e MIZOGUCHI, 1987, op. cit., p. 86, e p. 93 para o edifício Esplanada). Apesar das deficiências de manutenção e de mudanças posteriores que desfiguram partes do projeto original, “*não cabem dúvidas quanto à qualidade excepcional da obra Hipódromo do Cristal, que constitui um marco arquitetônico de classe internacional. Pode-se argumentar que o Hipódromo do Cristal é o ponto alto da carreira de Fresnedo, sua obra mais significativa*” (cf. COMAS e CANEZ, 2001, op. cit., p. 403).

⁴⁰ O termo utilizado por Thomas Sprechmann, que qualifica precisamente a arquitetura local, em *Guias ELARQA de Arquitetura, tomo 2, p. 8*. Ver também LUCAS, 2000, op. cit., p. 49.

& Merrill. No primeiro caso, ocorre uma influência nitidamente corbusiana, filtrada pela experiência moderna brasileira, especialmente da chamada escola carioca.⁴¹

A maneira como o empreendimento é apresentado pela incorporadora ilustra seu prestígio e explica parte do caráter paradigmático que adquire desde seu lançamento.⁴² O anúncio divulgado lista as vantagens do edifício, muitas delas inéditas na cidade em termos de conforto e tecnologia para edifícios de apartamentos, como gerador, equipamentos condominiais, dois banheiros independentes, calefação em todas as peças, isolamento acústico, e novos materiais e acabamentos.

O Edifício Esplanada foi projetado como uma composição arquitetônica unitária, e desdobrado em quatro blocos para efeito de vendas e execução, em função das enormes dimensões da obra, inéditas para prédios residenciais daquele padrão à época. Os anúncios publicitários veiculados na imprensa e a perspectiva a carvão de próprio punho de Fresnedo Siri comprovam a busca dessa imagem unitária, à maneira de um “Superbloco” ou uma “Unité” (Fig. 5.18). Os blocos foram denominados respectivamente A, B, C e D, recebendo números e endereços distintos. A implantação iniciou em 1952 pelos blocos A e B, respectivamente na esquina das ruas André Puente e Ramiro Barcelos e no primeiro trecho desta última, concluídos em final de 1956. Os blocos C e D, na Ramiro Barcelos e Independência, só foram concluídos no início dos anos 60.

O projeto apresenta confortáveis apartamentos “à francesa”, utilizando as três frentes do terreno, para as quais se voltam as dependências principais dos apartamentos, dormitórios e salas, todas dotadas de varandas, e o pátio de iluminação no interior do quarteirão para dependências de serviço, circulações, salas íntimas e eventualmente dormitórios secundários. Os sanitários são normalmente internalizados, ventilados por poços dois a dois. Cada bloco conta com dois apartamentos por pavimento tipo, servidos por núcleo de circulações com escada e dois elevadores. A distribuição “à francesa” permite a separação das circulações social e de serviço (e conseqüentemente dos acessos aos apartamentos), cada qual com seu saguão, sendo o último conjugado com escada e dutos de instalações (Fig. 4.16).

⁴¹ “La herencia corbusieriana –asumida a través de la experiencia brasileña- se manifiesta claramente en los criterios éticos y estéticos que determinan la resolución del programa, que apela a la claridad funcional y al rigor de la forma” (Guías ELARQA de Arquitectura, tomo 5, p. 6). O tema é discutido também por LUCAS, 2000, op. cit., especialmente p. 50.

⁴² “A Sociedade Imobiliária Lochpe Ltda., contribuindo para o progresso e embelezamento de Porto Alegre, tem a satisfação de brindar aos porto-alegrenses sua imponente realização: o Edifício Esplanada, um conjunto arquitetônico composto de 4 blocos independentes, localizado no aristocrático bairro dos MOINHOS DE VENTO, perto dos melhores educandários femininos e masculinos, clubes, hospitais e sociedades recreativas, frente à Praça Julio de Castilhos, na confluência da rua Ramiro Barcelos com a Avenida Independência e rua André Puente” (SPALDING (ed), 1953, s/numeração).



Fig. 4.15 - Esplanada, 1952.
PB Térreo.



Fig. 4.16 - Esplanada, 1952.
PB Tipo.



Fig. 4.17 - Edifício Esplanada. Planta Cadastral de Porto Alegre, 1956.



Fig. 4.18 - Edifício Esplanada.



Figs. 4.19, 4.20, 4.21, 4.22 - Vistas Edifício Esplanada, 2002.

O prédio tem o corpo principal revestido em pastilhas creme, e as grelhas de fachada e os pilares da arcada e da cobertura em pastilhas vitrificadas verde esmeralda. Os interiores dos balcões recebem reboco e pintura na cor das pastilhas do corpo. Dessa forma, a enorme massa edificada apresenta notável coerência e economia de meios no tratamento, extraindo dessa um resultado formal ao mesmo tempo sintético e dramático, pleno de contraste, profundidade, luz e sombra.

O tratamento da cobertura e dos volumes superiores é um dos pontos altos da composição, remetendo a alguns dos melhores precedentes da arquitetura moderna. Os quatro volumes superiores, de forma amebóide, são na realidade máscaras de alvenaria construídas ao redor de espaços regulares destinados a casas de máquinas de elevadores, aos reservatórios superiores e respectivos acessos. As coberturas abrigam apartamentos especiais, apartamentos de zelador, equipamentos condominiais, salões de festas e terraços frontais periféricos com vista espetacular para toda a cidade e arredores, protegidos por pergolado e marquise externa em todo o contorno. A marquise, sustentada externamente por colunas de 20 cm de diâmetro em pastilha verde com o mesmo espaçamento a eixo da grelha de fachada e da arcada do térreo, unifica o pavimento de cobertura ao longo de todo o perímetro, vinculando-se ao corpo do prédio nas esquinas.

Pequenas diferenças de dimensionamento dos elementos da grelha criam um ritmo e uma modulação de fachada de grande complexidade, cuja dramaticidade é reforçada pelas pequenas diferenças de plano de fachada entre elementos verticais e horizontais, e pela profundidade dos alvéolos. Conforme a incidência do sol, ou o ponto de vista do observador, predominam as linhas verticais ou horizontais, a grelha como um todo, ou a superfície de fachada⁴³. Dessa forma, o Esplanada funciona como um edifício-relógio, ilustrando literalmente em sua fachada, pela incidência do sol, a passagem do tempo.

No Térreo (Fig. 4.15), a arcada também tem função de absorver a diferença de nível ao longo dos alinhamentos, que é de cerca de três metros, a partir do ponto mais alto do passeio na esquina da Avenida Independência com a Rua Ramiro Barcelos⁴⁴. A arcada é na realidade uma falsa arcada, comportando-se como uma colunata. Os pilares das duas esquinas respondem respectivamente aos seus alinhamentos, formando uma intrigante cantoneira côncava à maneira de

⁴³ Análises destacam a utilização das varandas, pelo ritmo que determinam (*"recurso que impõe um forte ritmo à edificação"*, em XAVIER e MIZOGUCHI, 1987, op. cit., p.93), e pela porosidade que conferem ao volume (*"as duas grandes grelhas dos balcões que compõe as fachadas, fornecem uma porosidade ao volume que ameniza suas dimensões avantajadas"*, em LUCCAS, 2002, op. cit., p.68).

⁴⁴ Dessa forma, a arcada varia de uma altura mínima de 3,50 m na esquina principal à máxima de 6,50 m junto à divisa lateral da rua André Puente, permitindo a constituição de mezanino para as lojas dos Blocos B e A, ampliado neste como pavimento especial com dois apartamentos de 1 dormitório (sendo um de frente e outro de fundos), central telefônica e guarda-malas.

algumas soluções de canto da arquitetura renascentista, mais especialmente de Bramante.

O dimensionamento generoso dos pilares, corretamente proporcionados em relação ao porte do edifício e à altura da base, e revestidos da mesma pastilha vitrificada verde esmeralda das grelhas, é comprometido por uma timidez incompreensível na profundidade da arcada/colunata, que poderia ser facilmente duplicada ou triplicada em detrimento da profundidade das lojas, sem problemas maiores para as mesmas. Os acessos aos saguões estão inteligentemente recuados através de uma inflexão de 75° (ou 15° horários), que cria recessos mais generosos e permite vislumbrar as vantagens que um dimensionamento apropriado da arcada traria ao edifício e ao sítio. Como o edifício obedece ao recuo de jardim, a face da arcada está recuada 4 metros em relação aos alinhamentos do terreno, espaço que se soma ao passeio com um mínimo de dois metros, formando junto à Rua Ramiro Barcelos uma autêntica esplanada, inteiramente pavimentada com ladrilhos hidráulicos vermelhos, como um tapete estendido sobre o espaço público.

Analisado em sua tipologia de planta, o conjunto é composto por dois edifícios de esquina, respectivamente as da Rua Ramiro Barcelos com a Avenida Independência e com a Rua André Puente, e por dois edifícios de meio de quadra, blocos em fita simples com dupla orientação justapostos quase simetricamente ao longo da Ramiro Barcelos (Fig. 4.16). Entretanto, suas junções são imperceptíveis, sendo reveladas apenas pelas juntas de dilatação, fazendo predominar o caráter unificador da grelha e da arcada, e levando o conjunto a ser efetivamente percebido como um grande edifício.

Morfologicamente, ele assume a configuração tanto de grande barra espessa (Fig. 4.18), com a empena principal (frente para a Avenida Independência) trabalhada à maneira da empena sul da “*Unité*” de Marselha, visto frontalmente da Rua 24 de Outubro (Figs. 4.19 e 4.20), quanto de gigantesca “cabeça de quarteirão”, quando visto da Avenida Independência ou da Rua Mostardeiro, enfatizando o caráter da esquina em detrimento da linearidade da barra (Fig. 4.21). Em qualquer dos casos, chama a atenção sua escala, e a enorme qualidade arquitetônica e urbana. Ela está ancorada na proporção, dimensionamento e composição de seus elementos (arcada, grelhas, empenas, acabamento superior), na escolha dos materiais, e na força da implantação, que literalmente “preenche” o sítio e o redefine enquanto lugar e fragmento qualificado de uma cidade analógica.

Aldo Rossi defende que um “fato urbano” adquire características de monumento tanto por seus valores em si (por sua função, arquitetura e simbolismo), quanto por seus valores de posição (enquanto localização, hierarquia e articulação com a estrutura primária da cidade e com os outros fatos urbanos). O Edifício Esplanada enquadra-se nas duas categorias.

A planta cadastral de 1956 mostra os dois primeiros blocos do edifício já implantados, e o entorno ao redor da Praça Julio de Castilhos em forte processo de densificação e verticalização por substituição tipológica. Notamos a presença do Edifício América, vizinho ao terreno na Avenida Independência, e mais abaixo do Monarca na esquina com a Rua Pinheiro Machado. No sentido oeste, a seqüência eclética de edifícios no trecho inicial da Rua 24 de Outubro (Embaixador na esquina em frente da Ramiro Barcelos, e logo após os edifícios Batoví, Cerro Formoso e Plaza, este na esquina com a Vila Jardim Cristófel) prolonga-se na próxima quadra pelo Edifício Querência. No lado oposto da Rua 24 de Outubro, o Edifício Moinhos de Vento na esquina em face da Praça Julio de Castilhos, seguido pelo Santo Ignácio e após pelo Oyapoque-Chuy, com fundos para a Rua Mostardeiro. Na Avenida Independência, no lado oposto, e em sua continuação pela Rua Mostardeiro, ainda predominavam os palacetes.

Como as linhas de bonde da Avenida Independência seguiam pela Rua Mostardeiro em direção aos bairros Moinhos de Vento, Bela Vista, Mont'Serrat, Auxiliadora e bairros da zona norte, chegando à Rua 24 de Outubro através da Florêncio Ygartua, o trecho inicial da 24 entre a Praça Júlio e a Florêncio Ygartua tinha apenas tráfego de pedestres, automóveis e alguns poucos ônibus, acentuando seu caráter exclusivo e burguês. O Edifício Esplanada, quando completado em seus quatro blocos no início da década de 60, passava a ser o ponto focal e terminação desse trajeto em direção ao centro, marcado seu efetivo início com a Avenida Independência e suas palmeiras da Califórnia.

Para quem ia ao centro de bonde, pela Rua Mostardeiro, o Edifício Esplanada constituía a monumental cantoneira demarcando o configurado espaço urbano da praça, encerrando o Moinhos de Vento e prenunciando o trecho final do trajeto pela Avenida Independência até o Centro da cidade. Para quem vinha do centro em direção aos bairros da zona norte, em qualquer transporte, o foco seguia pela linha de palmeiras em direção ao Edifício Armênia (1955, por Ari Mazzini Canarin, concluído em final da década, juntamente com os dois últimos blocos do próprio Edifício Esplanada), que funcionava como alça de mira da Avenida Independência. O perfil proeminente do Esplanada, à esquerda, com sua colunata e grelha verde esmeralda, constituía o portal arquitetônico para um novo âmbito urbano, mais moderno e sofisticado, do bairro Moinhos de Vento representado e resumido ao redor de sua praça.

O Edifício Esplanada é também emblemático de uma época em que as imagens de progresso e modernidade para Porto Alegre estavam associadas aos edifícios altos, entre o final dos anos 30 e o início dos 60.

Os edifícios altos começaram a ser construídos na cidade a partir do final dos anos 30. Chamados "*arranha-céus*" mesmo com menos de dez andares, eram admirados como exemplos e indicadores do "progresso" da cidade, e assim divulgados com orgulho algo ingênuo. No fim dos anos 20, o Conselho Municipal já tinha aprovado a Lei nº 180, de 14/12/1927, concedendo vantagens fiscais à construção de prédios de mais de seis andares, incentivando na prática a

verticalização. O debate que precedeu sua aprovação na imprensa local⁴⁵, entretanto, mostra que os edifícios altos ainda não reuniam consenso.

Após a aprovação da lei, no início dos anos 30 a paisagem urbana começou a se modificar, com a construção dos primeiros edifícios acima de dez andares, como o Cine Teatro Imperial (1929) na Praça da Alfândega e o Novo Hotel Jung (1929-32) na Praça XV de Novembro, ambos no centro. Ao longo dos anos 20 e 30, as cidades européias como Paris e Viena perdem terreno para as cidades norte-americanas como paradigmas urbanos e imagem do progresso a imitar para os engenheiros locais, e os arranha-céus de Nova York e Chicago passam a ser objetos de culto.

O processo pode ser exemplificado pelo engenheiro e empresário Fernando de Azevedo Moura, um dos sócios da Construtora Azevedo, Moura & Gertum, que após estadia nos Estados Unidos no início dos anos 30, apresenta conferência sobre a arquitetura norte-americana na Sociedade de Engenharia⁴⁶, provocando enorme interesse na cidade. As recorrentes ilustrações de edifícios (alguns dos quais só poderiam ser vistos como “altos” com muita boa vontade) em publicações relativas à evolução da cidade sugerem claramente que o advento do arranha-céu representava o progresso. O próprio Edvaldo Paiva, depois ferrenho adversário dos mesmos, incluiu uma no seu *Expediente Urbano* de Porto Alegre. Entretanto, é a partir da década de 50 que Porto Alegre, assim como outras capitais brasileiras, vai conhecer um verdadeiro *boom* imobiliário.

Ao longo dos anos 50, multiplicam-se os anúncios imobiliários louvando os arranha-céus da cidade, e no decorrer dessa década veremos se desenrolar entre as empresas de construção locais uma competição virtual pela autoria do mais alto edifício da cidade. Nessa época serão construídos, entre outros, os edifícios Presidente Antônio Carlos (16 andares), Esplanada (18 andares), Presidente Getúlio Vargas (21 andares) e Formac (26 andares), à exceção do Esplanada todos no centro. No álbum comemorativo da administração do prefeito Ildo Meneghetti (engenheiro, ele próprio loteador e representante do setor imobiliário, e grande incentivador da construção em altura), publicado em 1954⁴⁷, vemos

⁴⁵O jornal Diário de Notícias, adversário da lei, vale-se da opinião de Alfred Agache, referido como “urbanista mundialmente conhecido”, condenando a construção de arranha-céus em cidades com vastas superfícies desocupadas, por seus efeitos nefastos sobre a saúde e por constituírem uma agressão ao bom gosto (Diário de Notícias, 7/12/1927, p. 1). Ao final da década de 30, Arnaldo Gladosch vai expressar esta mesma opinião frente ao Conselho do Plano Diretor, obviamente antes de captar e projetar alguns dos mais altos edifícios da cidade na próxima década.

⁴⁶A conferência foi em 10/05/1933, e o trabalho publicado como “Notas sobre a arquitetura norte-americana contemporânea” no *Boletim da SERGS* (4), junho/1933, pp. 197-207 (apud ROVATTI, 2001, op. cit., p. 310-12). Um álbum comemorativo do aniversário da cidade, datado de 1940 (FRANCO, 1940) mostra fotografias de edifícios com uma dezena de andares que são apresentados como exemplos de “arranha-céus modernos” de Porto Alegre.

⁴⁷Numa delas, a fotografia de um “imponente arranha-céu, o mais alto da cidade” (com 13 andares) contrasta com a do imóvel de três andares que ocupava anteriormente o local. Numa outra ilustração, duas fotografias, uma datando do início do século e a outra recente, mostram o perfil de Porto Alegre enfatizando, da mesma forma, os arranha-céus como expressão do progresso da

diversas ilustrações que apresentam o “arranha-céu” como a melhor expressão do progresso da cidade.

Em sua análise da arquitetura moderna em Porto Alegre, Luccas argumenta que a verticalização da cidade tem início nos anos 30, com a construção de sucessivos prédios altos⁴⁸. Eles ainda apresentavam uma concepção marcadamente tradicional, desde seu modo de implantação e relacionamento com o tecido urbano, à sua forma externa com elementos figurativos, composição de fachada com predomínio de cheios sobre aberturas, molduras e revestimentos com materiais que reforçavam seu caráter tradicional. Ao final da década começa uma tendência de fachadas mais despojadas, com volumes puros definidos geometricamente, e uso de formas semicirculares nas esquinas e balcões, como o antigo prédio das Lojas Renner e o Bicca de Medeiros (1937, ambos de Egon Weindörfer), o edifício Santa Rosa (1938, de Fernando Corona), o edifício Jaguarão, e logo após os primeiros edifícios de Arnaldo Gladosch na cidade (SULACAP, Sul América, União e Mesbla).

Ao final da década de quarenta, algumas obras já prenunciavam a tendência corbusiana dos anos cinquenta. Referimo-nos especialmente aos arquitetos pioneiros Carlos Alberto de Holanda Mendonça (1920-1956), alagoano formado na ENBA do Rio de Janeiro e radicado em Porto Alegre por volta de 1947, e Edgar Graeff, gaúcho formado na ENBA na mesma época, cujas primeiras obras mostram claramente a influência da escola carioca.

A pesquisa no protocolo da Secretaria de Obras indica uma progressão contínua no ingresso de projetos de arquitetura moderna a partir de 1950 até o final da década, permitindo caracterizá-la por empreendimentos de grandes proporções e qualidade, como os edifícios Jaguaribe (1951, de Fernando e Luís Fernando Corona), Santa Tecla (de Edgar Guimarães do Valle), Paglioli (1951, dos irmãos Irace), Esplanada (1952, Fresnedo Siri), e o Edifício Santa Cruz (1955, de Carlos Alberto de Holanda Mendonça e Jayme Luna dos Santos), até hoje o mais alto da cidade com 36 andares. Os edifícios residenciais são acompanhados por prédios comerciais, equipamentos como os hospitais Fêmina (1955, Irineu Breitman) e das Clínicas (Jorge Moreira, 1942, modificado em 1958), prédios públicos como o Tribunal de Justiça (1º Prêmio Concurso, 1953, Luiz Fernando Corona e Carlos M. Fayet), Tribunal de Constas do Estado (1º Prêmio Concurso, 1956, Jayme Lompa), e o Palácio Farroupilha (Assembléia Legislativa, 1º Prêmio Concurso, 1958, Gregório Zolko e Wolfgang Schoedon)⁴⁹.

cidade – no caso os edifícios representativos da década de 40, Palácio do Comércio, SULACAP, União, Piratini e a nova Prefeitura (Cf. SPALDING (ed), 1953, página sem numeração).

⁴⁸ Como os edifícios Frederico Mentz (Hotel Jung) e Imperial, ambos do início da década e de autoria de Agnello Nilo de Lucca; o Palácio do Comércio (1937), de Josef Lutzemberguer; o Sulacap (1938) de Arnaldo Gladosch; o edifício Vera Cruz (1938) de João Monteiro Netto, entre outros. LUCAS, 2000, op. cit., p. 25.

⁴⁹ O processo é descrito por LUCAS, 2000, op. cit., p. 27; ROVATTI, 2001, op. cit.; e ALMEIDA, 2005, op. cit. Entre os prédios comerciais, além do Edifício Santa Cruz destacam-se os edifícios Comendador Azevedo (1951, Guido Trein e Fernando de Azevedo Moura), Formac e Consórcio

Dessa forma, podemos dizer que o Edifício Esplanada ilustra exemplarmente uma tendência dominante de verticalização da cidade ao longo de toda a década de 50. Ela manifesta-se inicialmente no Centro ainda na década anterior, e estende-se posteriormente pelas principais radiais, como as avenidas Independência, João Pessoa, Osvaldo Aranha, Cristóvão Colombo e Farrapos, e trechos de perimetrais como a Avenida Venâncio Aires e as ruas André da Rocha e Ramiro Barcelos. Coerente com o modelo de implantação tradicional, os terrenos de esquina vão ser privilegiados nos empreendimentos, aproveitando a vantagem de maior perímetro de frente para orientação das peças principais.

O processo é exemplar na Avenida Independência, a radial de maior prestígio por levar aos bairros de alta renda. As esquinas das ruas Coronel Vicente, Conceição, Barros Cassal, Garibaldi, Santo Antônio, Pinheiro Machado e Ramiro Barcelos, vão sendo progressivamente ocupadas por edifícios altos, ao redor de 12 pavimentos, culminando com aquele de maior porte e representatividade, justamente o Edifício Esplanada, que tem seu bloco D concluído ao final da década. Dessa forma, podemos dizer que a Avenida Independência representou no período uma espécie de *Strada Nuova* porto-alegrense, na qual tipologia e morfologia aparecem quase indissociáveis: a nova imagem da avenida se dava concomitantemente à sua conformação através da introdução de um novo tipo de edifício. Em Gênova, o *palazzo*, aqui o prédio residencial “moderno” implantado segundo regras tradicionais.

Ao estabelecer uma tipologia da rua comercial, Cláudia Cabral faz sua aproximação justamente através desses edifícios, “(...) *que recordam o nascimento de uma Porto Alegre metropolitana – que surge a partir de renovações urbanas importantes, como a abertura das avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho – e que constituem um tipo característico do início do processo de verticalização do centro da cidade até a chegada dos planos diretores*”⁵⁰. Como elementos constituintes de uma cidade figurativa (baseada na rua de fachada contínua ou rua corredor, e no quarteirão de edificação periférica), esses edifícios tenderiam a adotar uma volumetria previamente definida pelos próprios alinhamentos urbanos. Recuos e poços de iluminação e ventilação, elementos exteriores de circulação e as necessárias inflexões e adaptações, são sempre remetidos aos fundos do terreno, mantendo uma fachada regular com relação ao alinhamento.

O Edifício Esplanada ocupava uma testada de quarteirão, e assumia uma implantação com forma de “C”. Nas esquinas, as implantações tendiam ao “L”. Em terrenos de meio de quadra, os partidos podiam assumir configurações em “I”, “T”, “H”, combinações destas, ou disposições longitudinais em “pente” nos terrenos

(1952 e 1956 respectivamente, Carlos Alberto de Holanda Mendonça), Tanhauser (1953, Emil Bered), Sulbanco (1954, Guido Trein), Annes Dias (1955, Armando d'Ans), e Marques do Herval (1957, Jacques Pilon).

⁵⁰ CABRAL, 2000, op. cit., p. 32.

mais profundos. As regras do jogo, entretanto, com a obediência ao gabarito e ao alinhamento (ou ao recuo de jardim), tendiam a mascarar e homogeneizar essa variação tipológica numa fachada de quarteirão idealmente unificada.

É claro que o ritmo desigual de substituição tipológica, e sua inviabilidade em alguns terrenos, impunham a presença de empenas cegas e lados de pátios de iluminação (neste caso revelando as “entranhas” do quarteirão), por períodos mais ou menos longos, ou permanentemente. Tais implantações, sem restrições quanto ao dimensionamento e desempenho dos pátios de iluminação e ventilação (além daquelas estipuladas pelo Código Civil), podiam acarretar situações intoleráveis de habitabilidade, com evidentes prejuízos na salubridade, conforto e privacidade. O debate sobre a “verticalização e densificação excessivas”, intensificado a partir de meados da década de 50, vai utilizar-se extensivamente desses argumentos.

Esta tipologia fortemente pressionada pelo alinhamento urbano, onde o volume edificado é diretamente dependente da forma do lote, é chamada por Aymonino “tipologia distorcida”, uma tipologia “*que não é o resultado da aplicação de regras distributivas e compositivas derivadas de uma resposta funcional ao programa de necessidades, mas sim resultado a posteriori do aproveitamento máximo da edificabilidade de uma dada parcela de solo*”⁵¹. Cabral aponta como exemplos característicos dessa tipologia os edifícios Annes Dias e Esplanada, que combinam ao térreo comercial, respectivamente, escritórios e apartamentos: “*no Esplanada, a área de iluminação e ventilação é concentrada no interior do lote, sendo as diferenças de ângulos entre as ruas que conformam o quarteirão absorvidas por inflexões em planta e pelas sacadas. Híbridas, exploram consistentemente o tema do vocabulário moderno suportado por uma planimetria tradicional*”⁵².

O Edifício Esplanada é paradigmático dessa situação, tornada hegemônica em Porto Alegre (como de resto em outras capitais brasileiras) ao longo da década de 50: a inserção de edifícios modernos na cidade tradicional. Dela, o melhor exemplo segue sendo a construção do edifício da Associação Brasileira de Imprensa (ABI) com o seminal projeto dos irmãos Roberto no tecido da Esplanada do Castelo, previsto por Agache com quarteirões fechados e ruas corredor, pátios internos, alinhamento e gabarito. Não se trata da inserção do monumento, prédio temático isolado, como o Ministério da Educação e Saúde na mesma Esplanada; trata-se antes do prédio normal, respeitando as leis de constituição do tecido da cidade figurativa tradicional, com a implantação seguindo o alinhamento e respeitando a lógica de maximização de frentes de fachada.

⁵¹ AYMONINO, 1984, op. cit., p. 76.

⁵² Ela nota que outro traço característico deste tipo de edifício é o tratamento diferenciado do coroamento de fachada na altura dos últimos pisos: recuados com relação ao corpo, como nos edifícios Annes Dias e Presidente Antônio Carlos (1952, Edgar Graeff); incluindo marquises recortadas por pergolados, como nos edifícios Paglioli (1957, Remo e Miguel Irace), Armênia (1955, Ari Canarim) e Esplanada (cf. CABRAL, 2000, op. cit., p. 32-33).

O acerto das soluções compositivas empregadas por Fresnedo Siri no Edifício Esplanada demonstra as imensas possibilidades expressivas e urbanas subjacentes a uma arquitetura resolutamente moderna comprometida com as regras da cidade figurativa. De suas grelhas de fachada, podemos dizer, assim como Calovi Pereira analisando a arquitetura dos irmãos Roberto no Rio de Janeiro, quase à mesma época, que *“a conjugação destes níveis simultâneos de manipulação compositiva confere potência ao tema do dinamismo de fachada. Entretanto, este se dá nos limites de uma moldura regular, dentro da qual ocorre o jogo. Estes limites geométricos garantem a leitura do edifício como arquitetura componente do tecido da cidade”*.⁵³

O Edifício Esplanada é usualmente associado, em termos de precedente, à Unidade de Habitação de Marselha de Le Corbusier (que é iniciada em 1947, exposta no Brasil na Bienal de 1952, e somente finalizada em 1954), pelo porte, imagem de gigantesca barra, grelha de fachada e pilares colossais. Entretanto, o tratamento homogêneo das superfícies, a urbanidade do edifício e suas múltiplas leituras pouco têm do brutalismo corbusiano, aproximando-se mais de alguns edifícios exemplares da moderna arquitetura brasileira dos anos 30 a 50.

A estratégia urbana modernista que vê a cidade como coleção de objetos discretos “funcionalmente” dispostos, isolados e autônomos em relação à história, cultura e lugar, dificilmente admite tal complexidade e urbanidade. Entretanto, se ainda consideramos possível uma modernidade que interage em diálogo com a tradição e as regras de convivência da cidade figurativa tradicional, edifícios urbanos como o Esplanada tornam-se importantes, exemplares. Neles descobrimos condensada a amplitude de significados decorrente do equilíbrio tenso e produtivo entre o passado, convenção materializada pela história, e sua revisão crítica através de uma arquitetura contemporânea que incorpora caráter, técnica, programa e lugar com inventividade e vigor.

⁵³ CALOVI PEREIRA, 1992, op. cit., p. 10.

CAPÍTULO 5º

O PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE - 1959/1961

INTRODUÇÃO

“O Plano procura organizar as áreas residenciais em unidades de habitação, limitadas pelas vias de tráfego geral, no interior das quais se possibilitará o sossego e tranqüilidade indispensáveis, além de dotá-las pelo menos de uma unidade escolar, áreas adequadas à recreação infantil e áreas verdes de uso público. Na junção de diversas unidades prevê-se a construção de mercados para abastecimento”. PORTO ALEGRE, Plano Diretor 1954-64, p. 41.

No início da década de 50, Porto Alegre continuava sem contar com um Plano Diretor formal e institucionalizado. Tanto a gestão quanto o planejamento do desenvolvimento urbano da cidade ainda se faziam pela legislação urbanística anterior, dispersa e não consolidada, e por alguns dispositivos morfológicos legados pelos estudos de Arnaldo Gladosch, com aplicação negociada diretamente entre as instâncias institucionais e os agentes do setor imobiliário. Os limites de tal prática eram evidentes desde então, e o contexto da década só serviu para enfatizá-los.

A redemocratização da segunda metade da década de 40 só se completou na capital com a eleição direta do primeiro prefeito, o engenheiro Ildo Meneghetti, do Partido Social Democrático (PSD), em 1951. A década de 50 foi a de maior crescimento demográfico de Porto Alegre desde os anos 1900-1910, uma média de quase 5% ao ano, passando de cerca de 395.000 habitantes em 1950 a 635.000 em 1960. Esse crescimento ocorreu em meio a um intenso processo de metropolização, com loteamentos e formação de núcleos operário-industriais entre Porto Alegre e São Leopoldo. Apesar da base econômica do estado vir em crise desde os anos 30, o intenso processo de industrialização por substituição de exportações reforçou a posição comercial e portuária da cidade, gerando capitais que sustentaram um vigoroso *boom* imobiliário. Foi também a década em que mais se construiu em Porto Alegre.

As circunstâncias pressionavam pela organização do crescimento urbano, e algumas pré-condições estavam dadas: anteprojetos de Gladosch e de Edvaldo Paiva-Demétrio Ribeiro, base administrativa e institucional, e pressões de toda ordem pela elaboração de um Plano Diretor. Pressão da Câmara de Vereadores pela consolidação da legislação urbana, da nova corporação dos arquitetos, (organizados em seu Instituto, e respaldados por formação acadêmica finalmente unificada pela fusão dos dois cursos de Arquitetura em 1952), e pressão da opinião pública sob o impacto dos primeiros efeitos visíveis do crescimento urbano. Debatia-se a verticalização e adensamento do centro, num quadro de superexploração da terra urbana sem limites normativos, o congestionamento viário, a expansão da periferia e da urbanização marginal, através das primeiras “vilas de malocas”.

O Plano Diretor foi elaborado a partir de 1954, por uma pequena equipe coordenada pelo engenheiro e urbanista Edvaldo Pereira Paiva, e pode ser considerado o resultado do esforço intelectual iniciado vinte anos antes, mantendo com coerência as mesmas idéias básicas sobre a cidade, os princípios urbanísticos e a concepção do plano e do planejamento. Ele foi aprovado preliminarmente como Lei nº 2.046 em 1959, e posteriormente reapresentado de forma consolidada e aprovado como Lei nº 2.330 em 1961, já contemplando sua primeira Extensão. O documento que conhecemos hoje como Plano Diretor de Porto Alegre é a edição justificada e comentada da Lei nº 2.330, lançada pelo prefeito nomeado Célio Marques Fernandes em 1964, como "*PORTO ALEGRE. Plano Diretor – 1954-1964*".

Metodologicamente, a pesquisa urbana que informa o Plano filia-se às "*Urban Surveys*" das décadas de 30 e 40, que já tinham sido incorporadas ao "*Expediente Urbano*" por Paiva em 1942. Ideologicamente, o Plano é parcialmente tributário da cidade moderna pregada pelos CIAM e consolidada na Carta de Atenas: zoneamento rigoroso das funções urbanas, morfologia baseada no edifício isolado, controle da ocupação e do aproveitamento dos lotes, visão funcionalista e sistêmica. Incorpora contribuições da Cidade-Jardim, especialmente na idéia de Unidade de Vizinhança, da legislação urbanística norte-americana, especialmente do Plano para Nova York, e dos planos anteriores, com o reforço da estrutura rádio-concêntrica através da definição morfológica de corredores com ocupação, aproveitamento, uso e altura incentivados nas radiais principais. A apresentação cronológica e algumas linhas de investigação (entre as quais a conexão com Nova York) devem muito à tese de Maria Soares de Almeida "*Transformações Urbanas*", que desde sua apresentação em 2004 passou a constituir texto de referência sobre urbanismo e legislação urbana em Porto Alegre nas décadas de 40 a 60.

O Plano Diretor de 1959/1961 é tratado no 5º Capítulo da Tese, a partir da análise de seu contexto de gestação nos anos 50, já introduzido no Capítulo anterior, agora desenvolvido em *A Geração do Plano*. São consideradas suas justificativas ideológicas e técnicas como reação aos interesses do mercado imobiliário, apontado como responsável pela expansão territorial desordenada, densificação e verticalização "excessiva" da cidade na década de 50, inaugurando uma cisão que perdura até hoje. O Plano Diretor é descrito e analisado criticamente, em sua estrutura e suas partes, enquanto documento autônomo, destacando o modelo de cidade analítica adotado, seus instrumentos de controle urbanístico, e seus projetos urbanos exemplares.

Considera-se a *vertigem das alturas*, embutida no Plano, que entende o edifício alto como elemento nefasto e introdutor de rupturas no espaço urbano, (pré) conceito igualmente persistente na relação tumultuada e hostil das instâncias técnico-institucionais com o mercado desde então. Em *A cidade enfim moderna* são avaliados os efeitos da aplicação do Plano sobre a paisagem urbana de Porto Alegre a partir do início dos anos 60, e especialmente o impacto sobre uma forma de construir a cidade, hegemônica na década de 50, descartada bruscamente por ele. Em *Independência ou Morte*, exemplifica-se essa ruptura pela análise da

avenida que mais representou e incorporou a imagem do modelo anterior, a Avenida Independência.

A GESTAÇÃO DO PLANO

Nos oito anos após o término da gestão de Loureiro da Silva, nove prefeitos nomeados se sucederam até a eleição direta de Ildo Meneghetti, do PSD, em 1951. Engenheiro civil, empresário do setor imobiliário e industrialista, Ildo Meneghetti tinha sido vereador na primeira legislatura após a redemocratização, instalada em 1947; destacou-se na defesa do executivo em seus planos e projetos urbanos, e foi nomeado prefeito pelo governador Walter Jobim em 15 de julho de 1948. Saiu em 1º de fevereiro de 1951 para concorrer a prefeito na primeira eleição direta, elegeu-se e assumiu em 1º de janeiro de 1952. Como prefeito nomeado, instituiu a *Comissão Revisora do Plano Diretor*¹, com a atribuição de avaliar e formular parecer sobre o Plano Diretor elaborado por Arnaldo Gladosch na administração Loureiro da Silva, até então a diretriz principal a orientar as decisões de planejamento urbano.

Acompanhamos no capítulo anterior as desavenças de Paiva com o prefeito Meneghetti e sua equipe, em torno dos trabalhos da *Comissão Revisora*, e a crise durante o Congresso de Arquitetos de 1948, que acabaram tornando-o *persona non grata* na administração municipal. A Comissão reuniu-se durante seis meses, e apresentou suas conclusões num Relatório que abordava o sistema viário, localização de equipamentos urbanos, projetos especiais, densidades e alturas previstas. As conclusões criticam a inexistência de um zoneamento, de pesquisa urbana consistente e organizada, a desorganização do transporte coletivo, do sistema viário e de áreas verdes, e as restrições impostas às propriedades privadas, especialmente a reserva de áreas para implantação de equipamentos, e a vedação à construção em locais e vias destinadas à ampliação ou implantação de sistema viário, sem previsão de indenizações ou desapropriação.

A revisão não foi completada, sob o argumento de que “a *inexistência de um estudo de zoneamento indispensável à boa e definitiva apreciação dos planos em apreço e demais fatores apontados privam a Comissão de apresentar um trabalho completo de revisão*”. A Comissão concluía recomendando “a *necessidade de se organizar um Plano Diretor atualizado tendo por base um estudo dos fatos sociais que só podem ser vistos através de uma estatística bem organizada. Este trabalho requer tempo, grupos técnicos atualizados, local e*

¹ A Comissão foi instituída pela Lei nº 83, de 26/07/1948, com o objetivo de “*examinar detidamente os projetos de urbanização elaborados pelo engenheiro Arnaldo Gladosch e pela Prefeitura*”, e era composta por representantes da Sociedade de Medicina, da Ordem dos Advogados do Brasil, do Instituto de Belas Artes, da Sociedade de Engenharia, da Associação Rio-Grandense de Imprensa, e representantes da própria Prefeitura. O engenheiro Fernando Mendes Ribeiro, principal assessor do prefeito, representava a municipalidade.

*material adequados. E, sobretudo, autonomia de organização interna e de pesquisa a fim de se chegar a conclusões científicas e verdadeiras*².

As conclusões da Comissão reforçaram a posição de Paiva, que vinha se batendo pelo zoneamento como instrumento de planejamento desde os anos 30, com Ubatuba de Faria (a quem se deve provavelmente a inclusão do tema no relatório). Paiva organizara o único intento de pesquisa urbana consistente em Porto Alegre, através do Expediente Urbano em 1942, e chamara a atenção para sua necessidade de forma continuada nos anos anteriores, em debates no Congresso de Arquitetos de 1948, no ensino de urbanismo e logo após na sua publicação *Problemas Urbanos de Porto Alegre*³, de 1951.

Meneghetti deixou a prefeitura logo após para concorrer na primeira eleição direta para prefeito da capital em mais de 20 anos⁴. Em seu último relatório à Câmara, retoma alguns temas da Comissão e apresenta um diagnóstico dos problemas gerados pelo crescimento urbano recente da cidade. O processo de crescimento se dava através de parcelamentos sem controle do poder público, em glebas cada vez mais afastadas e sem infra-estrutura, gerando a expansão desordenada da periferia e deixando vazios urbanos intersticiais à espera de valorização. Note-se que o prefeito era, também, importante loteador. Tratou também de um tema emergente, e correlato: o crescimento das chamadas “vilas de malocas”; numa abordagem inaugural do problema, avaliava seu total em pouco mais de 4.000 habitações distribuídas em 32 núcleos, em 1949.

Sua segunda administração, agora como prefeito eleito, durou pouco mais de dois anos e meio, deixando a prefeitura em julho de 1954 para concorrer ao governo do estado. Tratou de implantar algumas das recomendações da Comissão, através de dispositivos urbanísticos específicos para enfrentar os problemas gerados pela densificação do centro e pela expansão periférica por loteamentos, que ainda obedeciam ao Decreto nº 108/1927 do prefeito Otávio Rocha. Ampliou as redes de infra-estrutura com a implantação de três novas hidráulicas, através de empréstimo com o IAPI, e aprovou a Lei nº 986 (22 de dezembro de 1952), regulando a altura das construções.

A Lei foi fundamental nos debates que se seguiram sobre a verticalização da cidade, que conduziram ao Plano Diretor de 1959. Em apenas doze artigos, ela

² Correio do Povo, 6/5/1950, pp. 9-11. “*Um dos primeiros atos da administração do prefeito Ildo Meneghetti foi o reexame das normas que orientaram o Plano Diretor da cidade por considerá-las prejudiciais ao desenvolvimento urbano da cidade*”. Também em Meneghetti, Ildo. Relatório 1949, VOL.I. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1950 (apresentado à Câmara de Vereadores).

³ PAIVA, 1951, op. cit. Todo o período está retratado em ALMEIDA, 2004, op. cit., no Capítulo II – A Cidade Democrática, pp. 115-186; e ainda em ROVATTI, 2001, op. cit., pp. 66-76.

⁴ Foi nomeado prefeito o médico Eliseu Paglioli, professor da Faculdade de Medicina da URS e futuro reitor (1º de fevereiro a 19 de novembro de 1951), que se exonerou deixando extenso relatório denunciando as péssimas condições sanitárias da cidade e a falta de meios para resolvê-las. Assumiu o presidente da Câmara, José Antonio Aranha, que transmitiu o cargo ao prefeito eleito em 1º de janeiro de 1952. Meneghetti elegeu-se pela coligação conservadora PSD, PL e UDN, com cerca de 42 mil votos, mil a mais que seu oponente, Leonel Brizola, do PTB.

mantinha o critério de definição da altura dos prédios pela largura das vias. Ele vinha sendo utilizado desde o primeiro *Código de Posturas*, de 1893, do intendente Alfredo Azevedo, e seguiu sendo mantido pelos sucessivos prefeitos com pequenas alterações, sempre no sentido de incentivar a verticalização de alguns pontos da cidade, especialmente o Centro e as novas avenidas propostas no *Plano Geral dos Melhoramentos* de Moreira Maciel. As mesmas disposições tinham sido reeditadas por Loureiro da Silva no início dos anos 40⁵.

A Lei nº 986 ampliava a aplicação do critério de uma vez e meia a largura da rua para toda a cidade, e permitia duas vezes para a área central, mas com uma inovação no Art. 2º: *“na zona central da cidade a altura dos edifícios no alinhamento não será superior a duas vezes a largura da rua; a partir desta altura, os prédios poderão elevar-se obedecendo um recuo na proporção de quatro na vertical para um (4/1) sobre a horizontal”*. O parágrafo 3º do mesmo artigo especificava que *“Na rua dos Andradas é permitida a altura de 30 metros e nas avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros, a altura de 70 metros para os edifícios construídos no alinhamento”*. A partir do dispositivo de escalonamento, foi possível aprovar edifícios, na prática, sem limite de altura.

O princípio dos recuos sucessivos proporcionais à largura da rua, por escalonamento (método americano) ou linha inclinada pelo ângulo de obstrução (método francês, depois adotado em Londres, Buenos Aires e outras capitais), já vinha sendo aplicado desde a segunda metade do século XIX na Europa, e foi introduzido nos regulamentos de Nova York em 1916. O princípio americano foi adaptado a Porto Alegre, mas prevendo apenas o escalonamento frontal, mantendo-se a construção nas divisas. Dessa forma, foram construídos na década de 50 os mais altos edifícios de Porto Alegre, inclusive aquele que é o mais alto até hoje, Edifício Santa Cruz, aprovado preliminarmente em 1956, com 32 pavimentos entre a Rua dos Andradas e a Sete de Setembro.

Escalonado a partir dos 30 metros de altura (na Rua dos Andradas) e de duas vezes a largura da rua (na Sete de Setembro), com áreas de iluminação laterais mínimas conforme o Código Civil (1,5m de afastamento das divisas) e o Código de Edificações (um metro para poços de ventilação de sanitários), o Edifício Santa Cruz foi um dos exemplos levantados pelos urbanistas para justificar a modificação desses parâmetros no Plano Diretor de 1959. A Lei ainda

⁵ O Art. 3º (item 8) definia *“A altura da fachada sobre a rua não poderá ser superior a uma vez e meia a largura da mesma rua”*. O critério foi mantido no *Regulamento Geral de Construções* do intendente José Montauray (Ato nº 96 de 11/07/1913), no Parágrafo 26: *“Nos edifícios com fachada sobre uma rua, a altura, acima do plano do passeio, do teto da habitação não poderá ser superior a vez e meia a largura da rua, e nos edifícios construídos na intersecção de duas ruas tal altura será inferior, quer a vez e meia a largura da rua mais larga, quer a três vezes a largura da rua mais estreita”*; e continuou assim no Decreto nº 53 (10/05/1926) do intendente Otávio Rocha, que alterava o Regulamento através do Art. 3º: *“nos edifícios com fachada no alinhamento da rua, a altura entre o plano do passeio e o teto do último pavimento não poderá ser superior a duas vezes a altura da rua”*, excluindo aqueles construídos na nova Avenida do Porto, Rua dos Andradas e nas avenidas alargadas ou abertas no centro da cidade, que não teriam menos que três pavimentos.

estabelecia alturas mínimas para edifícios construídos no alinhamento em algumas ruas e avenidas (dois pavimentos nas avenidas radiais João Pessoa, Osvaldo Aranha, Alberto Bins, Getúlio Vargas e Independência: três pavimentos para as avenidas Mauá, Julio de Castilhos, Otávio Rocha e trecho inicial da Rua dos Andradas, até João Manoel).

Logo a seguir, a Lei nº 1167 (04/12/1953) limitava a altura dos prédios a três pavimentos a partir da zona pericentral que atingia a atual Segunda Perimetral (excetuando trechos de radiais, com alturas maiores permitidas até os limites da atual Terceira Perimetral), formando uma reserva de mercado para pequenos edifícios residenciais sem elevador (obrigatório para quatro ou mais pavimentos), destinados a atender uma demanda carente de pequena burguesia nos bairros. Finalmente, em 1954, a Câmara de Vereadores revisou o antigo Decreto nº 108 para abertura de vias, instituindo uma *Lei de Loteamentos* (Lei nº 1233, de 1º de janeiro de 1954). O “*arruamento*” era substituído pelo “*loteamento*” como método de parcelamento do solo urbano, instituindo-se a “licença prévia”, procedimentos de aprovação com várias etapas, termo de compromisso do loteador, caução de 10%, e atualização de multas, procurando controlar o processo de expansão.

Esse conjunto de leis complementava os dispositivos informais de aplicação das diretrizes oriundas dos estudos e projetos urbanísticos da década de 40, que seguiam sendo negociados entre a prefeitura e os agentes imobiliários. A prática de impor determinadas diretrizes na concessão de alinhamentos, aprovação de projetos e reserva de áreas, exercida desde os anos 40, vinha recebendo críticas, por proprietários de imóveis e investidores, pela insegurança que gerava, e por parte da opinião pública, agora com ressonância na Câmara Municipal. A verticalização e densificação, chanceladas (e incentivadas) pela legislação, também suscitavam críticas e debates, na imprensa e nos meios acadêmicos e profissionais, clamando por uma nova regulamentação urbanística.

Além da legislação, Meneghetti deixou contratada ao sair a abertura da Avenida Beira-Rio, continuação da Avenida Borges de Medeiros prevista no Anteprojeto de Gladosch, e mantida nos sucessivos estudos da municipalidade. Surpreendente para um político conservador, incorporou o grupo americano *Electric Bond and Share*, concessionário das linhas de bondes e alvo de críticas históricas, à empresa pública municipal *Companhia Carris Porto-Alegrense*, melhorando o transporte coletivo pelo aumento no número de linhas e qualidade dos serviços. Deixou a prefeitura em meio a um verdadeiro *boom* imobiliário, traduzido em mais de 4.000 novos prédios por ano⁶.

⁶ Os relatórios anuais enviados à Câmara indicam 4.144 novos prédios licenciados em 1952 e 4.055 em 1953, contra 471 por ano em 1944. Mesmo que a maioria ainda seja constituída de prédios em madeira, 56% do total em 1952, o relatório registrava a incorporação de 70 novos prédios com elevadores por ano, elevando o número total de edifícios desse tipo a 181 em 1953. A imensa maioria ainda se localizava no Centro, e no início de algumas radiais mais importantes, como as avenidas Independência, João Pessoa, Osvaldo Aranha, Cristóvão Colombo e Farrapos.

Meneghetti foi eleito governador do Rio Grande do Sul em 1954, pela mesma coligação conservadora que o elegera prefeito de Porto Alegre. Após sua saída, assumiram sucessivamente o presidente da Câmara, Lindolfo Boehl, e o vice Manoel Osório da Rosa⁷, que deram continuidade à rotina administrativa, até a posse do vice-prefeito eleito com Meneghetti, Manoel Sarmanho Vargas. Manoel Vargas era do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), filho do presidente Getúlio Vargas (que recém cometera suicídio, em agosto de 54) e afinado com a administração federal. Implantou uma reforma administrativa inspirada na modernização do serviço público, empreendida por Vargas nos moldes das teorias americanas de administração e gestão públicas, com orientação do *Institute of Inter-America Affairs*.

A reforma reorganizou a estrutura administrativa da prefeitura, com a criação da Divisão de Urbanismo no Departamento de Obras, e a institucionalização do Conselho do Plano Diretor⁸. A Divisão de Urbanismo mantinha as atribuições da antiga Subdiretoria Geral de Urbanismo, e era dividida em três seções: Planejamento Urbanístico, Cadastro, Estudos Financeiros e Pesquisa. Ao Conselho cabia promover os estudos necessários ao Plano Diretor ou a ele complementares, "*tomando-se por base, no que respeita ao traçado e zoneamento urbanos, as disposições legais e projetos já existentes*", aprová-los e encaminhar projetos de lei ao executivo. Como nota Almeida, na prática o Conselho tornava-se o órgão de planejamento municipal, com a Divisão de Urbanismo funcionando como seu órgão executivo. O cargo chave do planejamento era a diretoria da Divisão de Urbanismo, que acumulava a Secretaria Executiva do Conselho. Para este cargo, Manoel Vargas chamou Edvaldo Paiva.

Depois de mais de dez anos preparando-se para assumir o planejamento urbano de Porto Alegre, e a elaboração de seu Plano Diretor, incluindo períodos de ostracismo e quase-exílio, finalmente Paiva vai poder realizar seus objetivos. Alçado ao comando do planejamento urbano municipal em função de identidade com a nova composição de forças no poder, e prestigiado na liderança dos meios urbanísticos, vai buscar seus colaboradores nos recém egressos dos cursos de Arquitetura e de especialização em Urbanismo do Instituto de Belas Artes, onde

⁷ Durante a gestão de Osório da Rosa, foram editadas novas leis estendendo a aplicação do recuo progressivo a outras vias do Centro, da Cidade Baixa e trechos da futura Terceira Perimetral (Lei nº 778, de 02/10/1954) e regulando a altura das edificações em alguns locais especiais (Lei nº 1371 de 30/12/1954). A Praça da Matriz passava a ter a altura regulada em todo seu entorno em 40 metros, em função de critérios estéticos na constituição da paisagem urbana do centro cívico e simbólico da cidade.

⁸ A Lei nº 1413 (11/06/1955) transformou as antigas Diretorias em cinco Departamentos (Administração, Fazenda, Obras, Água e Esgotos, e Assistência e Instrução), criou o Conselho do Plano Diretor e determinou sua constituição de onze membros com maioria de funcionários municipais, com a Secretaria Executiva destinada ao dirigente da Divisão de Urbanismo. Em dezembro de 1955, nova lei transformou as Diretorias em Secretarias municipais (Lei nº 1516, de 02/12/1955), mantendo as atribuições e divisões internas, estrutura que permaneceu até 1975, quando as atribuições da Divisão de Urbanismo passaram à nova Secretaria do Planejamento Municipal.

respondia pelas disciplinas de planejamento urbano, e nos quadros da nova Faculdade de Arquitetura da URGS, recém criada, onde foi mantido como professor. Para Almeida, foram fatos fundamentais para o início de uma nova fase:

*“A reforma administrativa implementada em 1955 criou as bases necessárias à estruturação do planejamento da capital. A partir desse momento e pelos anos seguintes essa estrutura permaneceu sustentando todas as ações de planejamento da cidade. A predominância das decisões técnicas sobre as políticas resultou na elaboração de novas leis baseadas nos estudos urbanísticos, de onde emergiu, pela primeira vez, novo instrumental condutor do desenvolvimento da cidade (...).”*⁹

Com a reorganização da Divisão de Urbanismo da Prefeitura na reforma de Manoel Vargas, eram enfim institucionalizados os trabalhos do novo Plano Diretor. A equipe era coordenada por Paiva, e contava com os então recém-formados arquitetos Carlos Maximiliano Fayet e Roberto Félix Veronese. Já durante o ano de 1954, a pequena equipe vinha trabalhando sucessivas propostas baseadas nas pesquisas do Expediente Urbano, organizado pelo próprio Paiva e publicado em 1942, e em estudos anteriores, principalmente no *Anteprojeto de Planificação Urbana de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*, de Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro, apresentado em 1951 (Figs. 5.3 e 5.4). Um primeiro Anteprojeto do Plano Diretor foi definido ainda em 1954, consolidando as propostas da equipe (Fig. 5.1).

Na administração de Leonel Brizola (1955-59)¹⁰, foi finalmente completado o Levantamento Aerofotogramétrico iniciado por Loureiro da Silva, com a respectiva restituição cadastral (1956), e designada a Secção de Pesquisas na Divisão de Urbanismo da Secretaria de Obras para o desenvolvimento do Plano Diretor. A posição de Paiva foi reforçada na nova gestão, eleita com base na coalizão progressista liderada pelo PTB. O Conselho do Plano Diretor, reinstituído com o objetivo de orientar a elaboração do plano, e discutir as propostas elaboradas pela equipe técnica da Divisão de Urbanismo, passará a se reunir semanalmente a partir de setembro de 1955.

As atas das primeiras reuniões (segundo vários registros datilografadas pessoalmente por Paiva) revelam que ele vai utilizá-las para traçar um quadro da situação encontrada na Divisão de Urbanismo, e apresentar ao Conselho as proposições que vinha defendendo por quase duas décadas a respeito do planejamento de Porto Alegre e seu urbanismo. Com o apoio de Riopardense de

⁹ ALMEIDA, 2004, op. cit., pp. 153-154.

¹⁰ É interessante notar que ao longo do período democrático, que vai da queda de Vargas até o golpe de 64, o Rio Grande do Sul teve alternância partidária no governo do Estado entre os dois partidos legados por Vargas, o PSD e o PTB. Ao governo de Walter Jobim (PSD, 1947-1951), seguiram-se os de Ernesto Dornelles (PTB, 1951-1955), Ildo Meneghetti (PSD, 1955-1959), Leonel Brizola (PTB, 1959-1963) e novamente Ildo Meneghetti (PSD, 1963-1964). Após o golpe, Meneghetti foi confirmado no governo, permanecendo até 1967. Na Prefeitura de Porto Alegre, ocorria o mesmo, com mandatos invertidos, sempre opondo a Prefeitura ao Governo do Estado. A Prefeitura funcionava como trampolim para o governo do Estado, mas não garantia o sucessor (ver PESAVENTO, 1994, op. cit., p. 129).



Fig. 5.1 - Anteprojeto do Plano Diretor de Porto Alegre (1954). Edvaldo Paiva e equipe.

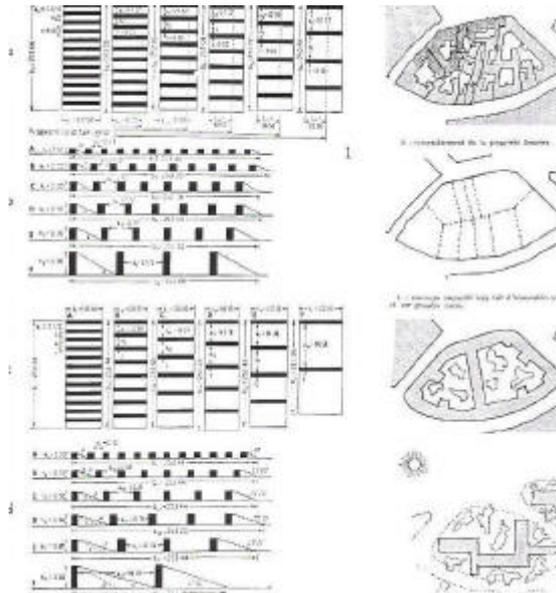


Fig. 5.2 - Walter Gropius (Diagramas CIAM 1930); Le Corbusier (Evolução do tecido, 1925).

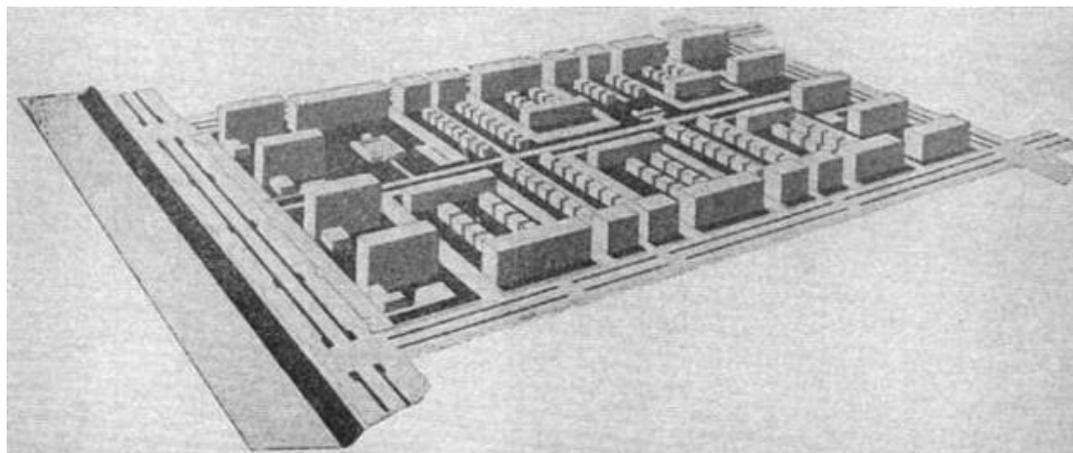


Fig. 5.3 - Anteprojeto do Plano Diretor. Edvaldo Paiva e equipe. Estudo de Unidade de Vizinhança para o aterro da Praia de Belas: Sistema Teórico apresentado por Paiva em 1951.

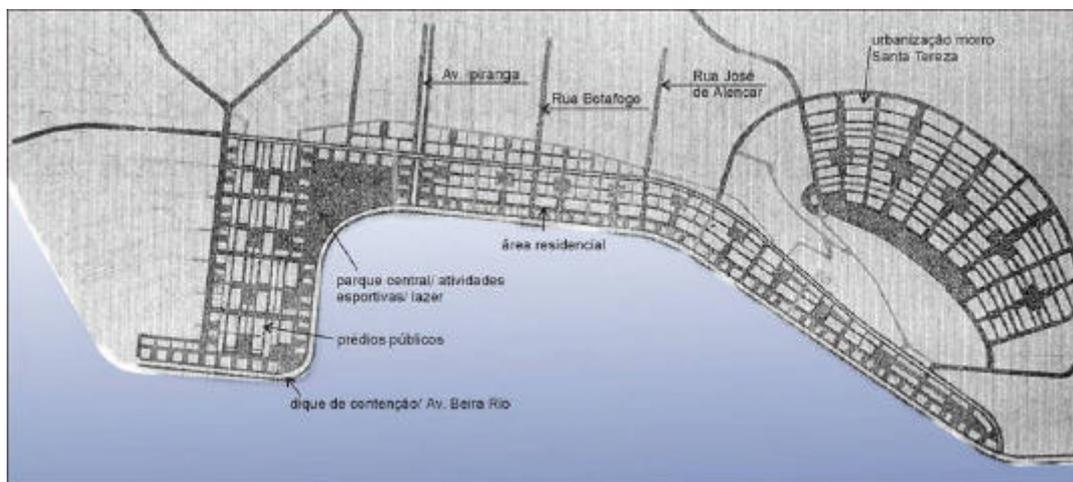


Fig. 5.4 - Anteprojeto do Plano Diretor de Porto Alegre (1954). Edvaldo Paiva e equipe. Proposta para o aterro da Praia de Belas e urbanização do Morro Santa Teresa.

Macedo e de Carlos Maximiliano Fayet, Paiva vai propor ao Conselho que os debates sigam uma pauta definida, envolvendo uma seqüência de exposições sobre o planejamento de conjunto da cidade e o Plano Diretor, seus fundamentos, métodos e elementos componentes. A proposta foi contestada por alguns conselheiros, através de sugestões divergentes de agenda e funcionamento (na 2ª reunião, em 22/09/1955), obrigando-o a apresentar uma moção na 3ª reunião (29/09/1955), na qual enfatizava a discussão do plano diretor como “*tarefa fundamental*” do Conselho.

Finalmente definida uma agenda mínima para as reuniões, em 27 de outubro de 1955 Paiva trata da “*Evolução urbana de Porto Alegre*”; nas sucessivas reuniões entre 1º de dezembro de 1955 e 12 de janeiro de 1956, é feita uma extensa análise dos planos anteriores, na reunião de 9 de fevereiro o tema foi “*Os Estudos da Comissão de Revisão*”, na de 23 de fevereiro o “*Zoneamento urbano*”, tema fundamental para Paiva, e entre 1º de março e 19 de maio de 1956 foi apresentada e discutida “*A Primeira Perimetral*”, com seus projetos correlacionados¹¹. De acordo com as idéias de Paiva, o zoneamento passa a ser sinônimo do Plano (a “*espinha dorsal do urbanismo*”), a rede viária seu esqueleto, e eram propostos novos instrumentos de controle da altura das edificações, não mais baseados nos antigos critérios de largura das vias.

Durante as reuniões, Paiva vai opor-se sistematicamente a uma boa parte dos conselheiros, sobretudo aqueles ligados ao mercado imobiliário e ao setor da construção, liderados pelo engenheiro Mário Maestri. A discussão centrava-se na questão das alturas. Os conselheiros questionam insistentemente os critérios e as normas propostas para a limitação da altura dos edifícios, não aceitando qualquer redução nos padrões de ocupação então vigentes e praticados pelo mercado, que eram considerados excessivos por Paiva e equipe. Paralelamente às discussões, o Conselho do Plano Diretor passa a analisar e aprovar caso a caso os projetos da Divisão de Urbanismo. Da mesma forma, são emitidos expedientes prévios, antecedendo de fato a lei, e condicionando o processo de aprovação das novas construções aos dispositivos do futuro Plano Diretor, especialmente em seu plano viário.

A cidade estava em meio a um notável *boom* imobiliário. Dados de 1957 indicam o licenciamento de prédios envolvendo uma área construída total de cerca de 700.000 m² (apenas para construções em alvenaria). Este é um volume que só vai ser igualado novamente na década de 90, com licenciamento anual ao redor de 750.000 m². O crescimento é destacado pela imprensa e em publicações:

“Uma verdadeira febre de construções se apossou de Porto Alegre nos últimos anos. (...) Essa fase começou de 1950 aos dias atuais, num crescendo impressionante até atingir dez prédios diários. (...) Em 1957 a Diretoria de Edificações do Município aprovou projetos para 1.668 prédios de alvenaria e 1.832 de madeira abrangendo uma área de 700.000 m² e

¹¹ ROVATTI, 2000, op. cit., p. 315.

82.000 m² respectivamente. (...) Em números relativos, Porto Alegre supera São Paulo – a cidade que não pode parar – no índice de construções”.¹²

Leonel Brizola se afastou da prefeitura em dezembro de 1958 para concorrer ao governo do estado e foi substituído pelo vice-prefeito Sucupira Viana. Em seu primeiro relatório, o novo prefeito “traduzia as inquietações do corpo técnico, que via na crescente densificação do centro urbano uma diminuição da qualidade ambiental do espaço urbano”. Parecia imprescindível conter tal processo através da instituição do Plano Diretor, e com urgência, pois para a equipe de urbanistas a situação se deteriorava incontrolavelmente. No relatório, a inquietação cedia lugar ao alarme:

*“O simples exame dos dados apresentados pela Secretaria Municipal de Obras e Viação, todos muito expressivos, dá idéia da expansão da cidade, cujo perímetro urbano se dilata rapidamente, ao mesmo tempo em que o volume de concreto armado dos edifícios conquista o espaço aéreo. Aí está a imagem da capital que assume aspecto de grande metrópole com seus majestosos blocos arquitetônicos, obra do braço e da inteligência do porto-alegrense. Fitando essa silhueta portentosa e admirável sobressalta-nos, todavia ao mesmo tempo, a preocupação de que seus ocupantes poderão ser vítimas da própria obra que estão criando. A parte conhecida como o centro da cidade oferece esse tenebroso aspecto, pois existem perigos latentes ameaçando a salubridade e restringindo o conforto – redução do espaço das moradias, ausência de ventilação e insolação”.*¹³

O corpo técnico, liderado por Paiva, preparava o caminho para a discussão do novo plano na Câmara. Para conter a crescente verticalização da cidade, especialmente no centro, procurava definir novos instrumentos de controle da intensidade de ocupação do solo, inspirados em precedentes modernos, mais ligados aos estudos de Gropius e Hilberseimer que ao sempre citado Le Corbusier (Fig. 2), e na legislação americana. Na argumentação, eram referidas as relações entre a densidade de ocupação e as redes de infra-estrutura, os equipamentos e os serviços públicos, enfatizando seu desequilíbrio. Aqui, também, o relatório adota um tom quase apocalíptico:

*“Nem os serviços públicos mais essenciais, como água e esgotos, estão na proporção e em condições de poderem suportar as exigências oriundas do funcionamento dessas construções excessivamente adensadas. Não há verdes públicos capazes de contrabalançar os efeitos desses maciços residenciais, da mesma forma que as vias de circulação não correspondem às necessidades derivadas. A saúde pública está ameaçada, as conseqüências desastrosas sobrevirão inexoravelmente, exigindo maiores sacrifícios materiais do poder público e material humano da própria coletividade”.*¹⁴

Parece claro hoje que os diagnósticos da equipe técnica confundiam adensamento construtivo com adensamento populacional. A verticalização e densificação *construtiva* do Centro, predominantemente comercial à época (com

¹² CARNEIRO, 1958, op. cit., pp.12-16.

¹³ Viana, Tristão Sucupira, Relatório apresentado à Câmara Municipal de Vereadores referente ao exercício de 1958, (Documento datilografado), Porto Alegre, 15 de março de 1958, s/p. citado em ALMEIDA, 2005, op. cit., p. 171.

¹⁴ Viana, 1959, op. cit., s/p. Para descrição completa e análise do processo, ver ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 172.

exceção das ruas da vertente sul, das ruas Duque de Caxias e Riachuelo, da Rua da Praia no trecho até a Praça da Alfândega, áreas residenciais antigas, de alguns prédios das novas avenidas abertas na década de 40, e de edifícios residenciais isolados), são associadas à densificação habitacional. O argumento não leva em conta o tamanho e o padrão de ocupação das unidades, e aparece nitidamente na exposição que Carlos Fayet vai fazer na Câmara dos Vereadores, em esclarecimento do projeto apresentado. Explicando a função do novo dispositivo, o *Índice de aproveitamento*, no controle da ocupação do solo e das densidades, Fayet exemplifica sua aplicação para coibir situações geradas pelo o padrão vigente no centro, onde eram comuns aproveitamentos superiores a vinte vezes a área do terreno:

*“(...) cada metro de terreno é construído vinte vezes. Mil metros de terreno são ocupados por vinte mil metros quadrados de construção. E vinte mil metros quadrados de construção correspondem a duzentos apartamentos em média. E duzentos apartamentos comportam mil pessoas aproximadamente. E, continuando assim, teremos uma população de dez mil pessoas por hectare”.*¹⁵

Ao final dos anos 50, nem Copacabana, no Rio de Janeiro, chegava a essa densidade média. O Edifício Esplanada, em situação similar à descrita, comportava 126 apartamentos, e era o maior empreendimento imobiliário residencial de toda a década. Muitos dos novos apartamentos destinavam-se à classe média e à burguesia, com áreas entre 100 e 200 m² por família, ou mesmo mais. As regulamentações urbanísticas baseadas no controle da densidade refletem uma aceitação implícita de que altas densidades resultam em superlotação, ou equivalem à deterioração da qualidade de vida urbana. Entretanto, como Jane Jacobs já alertava eloquentemente em 1961, uma coisa não tem necessariamente a ver com a outra:

*“Uma das razões pelas quais baixas densidades urbanas são bem-vistas, embora desmentida pelos fatos, e por que altas densidades urbanas são malvistas, igualmente desmentida, é que sempre se confundem altas densidades habitacionais com superlotação de moradias. Altas densidades habitacionais significam grande quantidade de moradias por acre. Superlotação significa muitas pessoas numa moradia em relação ao número de cômodos que ela possui. (...) Isso não tem relação alguma com o número de moradias na área, assim como as altas densidades não têm de fato relação alguma com superlotação”.*¹⁶

Ela aponta a necessidade de concentração como uma das condições para o florescimento da diversidade urbana, e credita a confusão entre altas densidades e superlotação (“*overcrowding*”), que tanto interfere no entendimento do papel das densidades na vida das cidades, a um equívoco herdado do urbanismo da Cidade-Jardim. Em Porto Alegre, a confusão decorre das mesmas

¹⁵ Anais da Câmara Municipal de Vereadores, vol. V, junho de 1959, pp. 18-28, descritos em ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 176.

¹⁶ JACOBS, Jane. *The death and life of great american cities*. New York: Random House, 1961, p. 205. A citação vem da tradução para o português: *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000, pp. 226-227.

fontes: os argumentos contra as altas densidades nos anos 50 baseiam-se nas premissas da cidade-jardim inglesa e da unidade de vizinhança americana. Tanto no famoso panfleto “*Nada se ganha com superlotação*” (“*Nothing gained by overcrowding*”) de Sir Raymond Unwin e nas análises de Lewis Mumford e Catherine Bauer, quanto nos padrões propostos por Clarence Perry e depois desenvolvidos por Clarence Stein e Henry Wright nos anos 30, culminando com o projeto de Radburn, são defendidas densidades urbanas sempre inferiores a 250 ou 200 habitantes por hectare. Trata-se, na realidade, de densidades adequadas à vida suburbana. São todas elas, referências persistentes para Edvaldo Paiva.

Em meados de 1959, enquanto o projeto do Plano Diretor entrava em tramitação final de aprovação na Câmara dos Vereadores, Paiva já tinha sido convidado por Brizola, eleito governador, para constituir seu Gabinete de Planejamento (GAPLAN). Quando a Câmara convoca a equipe técnica em julho de 1959 para expor em plenário o conteúdo do plano e esclarecer seus dispositivos, é Fayet quem substituíra Paiva. Sua exposição é elucidativa das premissas que orientaram o Plano, e de seu encadeamento teórico-metodológico. Encontram-se nos Anais da Câmara, e são comentados extensivamente por Maria Almeida em sua tese.

Fayet inicia pelo zoneamento de usos (“*a distinção de suas diversas funções*”), passa ao zoneamento de aproveitamento do solo (“*no sentido do controle das densidades e do controle da área coberta das construções*”), e às alturas (“*que não poderiam causar problemas à vizinhança*”). Alertava para a ainda reduzida área de abrangência do plano, mas a urgência de sua aplicação (“*A cidade não pode esperar. Por isso, queremos com esta parte do plano atender à área mais urbanizada*”), e enunciava o conceito de *unidades de vizinhança* como princípio fundador do modelo espacial. Defende o zoneamento baseado no conhecimento prévio da cidade e seu “*zoneamento natural*”, e demora-se na questão das alturas, efetivamente o foco das preocupações.

Procurando acalmar os agentes do setor imobiliário e da construção civil, que ingressavam em massa com novos projetos para garantir os benefícios da situação vigente, ao julgar-se ameaçados pelos dispositivos da nova lei (vista como ameaça aos seus interesses e cerceadora do aproveitamento dos terrenos), Fayet procura dissociar o controle das densidades da questão de altura. Como o índice de aproveitamento era um dispositivo novo, ainda não inteiramente entendido pelos empresários, seu receio se limitava à questão das perdas de construtibilidade por redução de altura. Fayet insistia que o novo dispositivo permitiria o controle da densidade, sem limitar a altura dos prédios:

“Se alguém quiser construir cem andares, poderá fazê-lo, bastando ter terreno para isso. (...) As alturas permitidas no centro e nas diversas zonas da cidade continuarão, praticamente, sendo as mesmas de hoje. (...) A altura máxima no alinhamento continuará sendo de onze metros. Se houver área compatível de terreno, se poderá construir trinta metros de altura ou mais, mas dever-se-á observar recuos proporcionais a essa altura”.¹⁷

¹⁷ Idem, ibidem.

Fayet foi respaldado por Paiva, verdadeiro mentor do plano, como expositor convidado pela Câmara em 31 de julho do mesmo ano. Numa longa palestra ilustrada com diapositivos, na qual inicia com a evolução urbana da cidade, passa por sua trajetória profissional, descreve os princípios fundadores da *urbanística moderna* e do plano, a divisão da cidade em células (as unidades de habitação, ou vizinhança) e o zoneamento, Paiva retoma o tema do controle dos usos e das densidades, utilizando dispositivos de aproveitamento e altura combinados com recuos. Ele praticamente repete o argumento de Fayet: “*Não haverá mais teto a não ser o determinado pela extensão do recuo. Poder-se-á tomar um quarteirão inteiro e construir um edifício alto, desde que não prejudique os existentes ao redor. Esse é o espírito da lei*”.¹⁸

O prefeito em exercício também procura ressaltar a “neutralidade técnica” do plano, evitando a ideologização da disputa na Câmara. Legitimando o trabalho dos técnicos da Divisão de Urbanismo, ao concluir os projetos de lei do Código de Obras e do novo Plano Diretor e levá-los à apreciação da Câmara, o relatório refere-se ao seu “*caráter eminentemente técnico*”; com relação ao Conselho do Plano Diretor, elogia sua abnegação, destacando que “*(...) em ambos os casos houve a colaboração de técnicos representando órgãos de classe e repartições públicas os quais durante dois anos contínuos compareceram assiduamente às reuniões do Conselho do Plano Diretor*”.

Finalmente, o Plano Diretor foi aprovado através da Lei 2.046/59, de 30/12/1959, já com um novo prefeito eleito, Loureiro da Silva, a ser empossado em 1º de janeiro. Como o assunto era novo e polêmico, e considerado pelos Vereadores como de caráter técnico, estes alegaram não ter condições de avaliar adequadamente o conteúdo “científico” do plano. Assim, decidiram aprová-lo na íntegra, sem emendas, com o compromisso do executivo de reapresentá-lo um ano depois, permitindo as emendas que se tornassem necessárias em função dos ajustes demandados pela prática. O Plano passou então a ser implementado, com sua aplicação pelos técnicos municipais na condição de aprovado preliminarmente *in totum* pela Câmara e em primeira instância pelo Conselho do Plano Diretor.

Durante o período imediatamente posterior à aprovação do Plano, a equipe técnica da Divisão de Urbanismo continuou dedicada ao exame e aperfeiçoamento dos seus dispositivos, sob o comando do arquiteto Rodolpho Matte. Em meados de 1961 o Plano Diretor volta à Câmara de Vereadores, encaminhado pelo prefeito Loureiro da Silva. O novo projeto de lei, já aprovado no âmbito do Conselho do Plano Diretor, detalhava a Lei nº 2046, com a introdução de novos dispositivos. Em dezembro de 1961, a *Comissão Consultiva de Obras Públicas* da Câmara de

¹⁸ Idem, p. 273. A confirmação de que a disputa se dava na questão das alturas é ilustrada pela exposição do arquiteto Rodolpho Matte sobre o plano viário e o traçado da nova Avenida Perimetral, pouco antes no mesmo mês de julho. Com o mesmo tipo de interlocutores, a reunião foi tranqüila, encerrando-se em clima de cordialidade com empresários, vereadores e proprietários de imóveis, todos se declarando satisfeitos com os esclarecimentos e o projeto.

Vereadores, então coordenada pelo vereador Germano Petersen Filho, apresentou ao plenário seu parecer sobre o projeto.

O detalhado parecer da CCOP discorria sobre todas as matérias propostas no projeto, descrevendo e justificando as alterações sugeridas para cada artigo. As modificações introduzidas não eram poucas, e compreendiam as especificações do zoneamento, as disposições mínimas para ocupação dos lotes e o seu aproveitamento, e o detalhamento dos dispositivos de limitação de altura. Recomendando sua aprovação, o relator justificava o acerto das modificações introduzidas pelo Conselho do Plano Diretor “(...) *cujas conclusões e estudos merecem sejam mantidos na íntegra em suas disposições renovadoras, para evitar que qualquer alteração possa de leve ferir os objetivos do conjunto*”.¹⁹

Após vários pronunciamentos e discussões, as alterações propostas foram postas em votação e aprovadas por unanimidade. A nova lei foi sancionada pelo prefeito Loureiro da Silva, sob o título de Lei Complementar nº 2.330, de 29 de dezembro de 1961. O Plano de 1959, que abrangia a área da cidade até a Avenida Carlos Gomes, poderia ser estendido mediante decretos, que já começam em 1961 com a Extensão A. Entre 1961 e 1969 as Extensões B, C e D também são contempladas por decretos, e o Plano passa somente então a incidir sobre uma área mais aproximada ao total da área urbanizada da cidade na época.

Para a execução do conjunto de obras previstas no Plano, foi aprovada pouco antes a Lei nº 2.321, de 21/12/1961, que criava o FUNDO ESPECIAL PARA EXECUÇÃO DO PLANO DIRETOR, instituindo a Taxa de Urbanização e destinando-a juntamente com o Imposto de Transmissão de Propriedade Imobiliária para composição do mesmo (Lei nº 83, de 11 de dezembro de 1961). Os recursos do Fundo eram geridos pela Secretaria de Obras e Viação e com eles o prefeito procurava dar andamento às obras de implantação do novo bairro Praia de Belas e à extensão da Avenida Borges de Medeiros na direção ao sul. Ainda assim, o prefeito considerava os recursos insuficientes para implantar todas as obras previstas, e pressionava o governo federal e instituições bancárias para complementá-los.

Segundo Almeida, “(...) *os primeiros tempos de aplicação da lei foram promissores, na opinião de alguns membros do legislativo municipal. Havia sido superada a etapa de seu amadurecimento, e a opinião pública tinha recebido satisfatoriamente a sua implantação*”²⁰. Essa relativa tranqüilidade se devia, em grande parte, a um notório arrefecimento da atividade imobiliária no início da década de 60. Algumas opiniões de empresários do setor inclusive ligavam o arrefecimento à diminuição de aproveitamento dos terrenos determinada pelo novo Plano, desde 1959. No documento que apresentava e justificava os novos dispositivos, enviado à Câmara junto com o projeto de Lei, o Secretário Walter

¹⁹ Parecer nº 163-61 da CCOP. Anais da Câmara Municipal de Vereadores, vol X, dezembro de 1961, p.224-233.

²⁰ ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 181.

Haetinger, discorria sobre essa questão, negando qualquer relação entre os dois fatos. O texto, datado de outubro de 1961 e assinado por Haetinger, busca os fundamentos do Plano em vários precedentes modernos, mas enfatiza especialmente a relação com o então recente Plano de Nova York, o *Rezoning New York*, publicado em 1959.

O documento de exposição de motivos, de publicação inédita e muito útil para entender essa tão surpreendente quanto persistente influência, foi cedido ao autor pelo arquiteto Moacyr Moojen Marques, para contribuir “na divulgação científica de um texto pouco conhecido”, e encontra-se transcrito como Anexo ao texto da tese. Na correspondência que acompanha a cópia do texto mimeografado, Moojen Marques acrescentou as seguintes considerações sobre os objetivos do documento:

“1 - Preocupação de contornar a reação contra a nova legislação produzida pelo ramo imobiliário da construção civil, devido à existência, pela primeira vez, dos índices de aproveitamento. No caso, com valores variáveis de 12 a 3. O argumento principal seria a paralisação da atividade e o conseqüente desemprego (...).

2 – Ênfase na necessidade da existência de planos diretores para orientar o desenvolvimento da cidade, visto que, à época esta atividade não era aceita na sua plenitude. Cita exemplos.

3 – Afirmação ideológica modernista assumida através da defesa dos princípios da Carta de Atenas com os textos dos autores que foram citados.”²¹

A redação do texto era inicialmente atribuída a Edvaldo Paiva. Seu estilo, entretanto, não é o de Paiva, fora da Prefeitura à época e atuando como assessor do Governador Leonel Brizola desde sua posse em 1959. Em função disso, o próprio Moojen Marques manifesta dúvidas quanto à autoria do texto, “se de autoria do Prof. Paiva assumido pelo Dr. Haetinger ou de autoria do próprio Dr. Haetinger. Consultei o Fayet que também tem a mesma dúvida. (...) Acho pois prudente manter a autoria do Dr. Haetinger”²². Haetinger teve marcante atuação durante o processo de revisão da Lei 2046/59, e Carlos Fayet à época era o Chefe da Seção de Planejamento da Divisão de Urbanismo da Secretaria de Obras e Viação e Representante do Prefeito no Conselho do Plano Diretor, o que confere autoridade à dúvida. Considerando o argumento, o estilo do texto e as referências nele encontradas²³, entendemos que o texto seja presumivelmente de autoria de Haetinger, parcialmente baseado em Paiva, com colaboração de assessores.

Ele reforça os argumentos levantados por Almeida na análise da conexão Porto Alegre - Nova York, em termos de legislação urbana. Em 1959, a *City*

²¹ Moacyr Moojen Marques, em correspondência ao autor, sem data, com referência P5\hd\MooMAA\MooMAA-Equipe\Moacyr\Para Silvio.doc.

²² Moacyr Moojen Marques, em correspondência manuscrita ao autor, datada de 14/12/2005.

²³ Além do Plano de Nova York e da Carta de Atenas, o texto cita especificamente Lewis Mumford em “*Cultura das Cidades*” (sic), Walter Gropius em seu discurso ao receber o título de “*Doctor of Human Letters*” na Universidade de Columbia, e o jurista Hely Lopes Meirelles, então a maior autoridade em direito urbano e legislação urbanística do país, configurando uma mescla bastante eclética de referências.

Planning Commission da cidade de Nova York publicava o *Rezoning New York City*, um guia para moradores e usuários da cidade com as metas e conceitos do zoneamento adotado, com o objetivo de divulgação. O texto definia os objetivos do zoneamento: “*zoning is for people*”. O documento trazia uma série de croquis, gráficos, tabelas e mapas esclarecendo os dispositivos do zoneamento adotado. Especificava-se desde as densidades por zona de uso residencial, comercial ou industrial até as formas de ocupação dos lotes.

O zoneamento incentivava o maior afastamento entre construções, liberando maior altura para menor ocupação. Segundo testemunho de diversos membros da equipe de planejamento municipal, os urbanistas locais tiveram acesso a esse documento no detalhamento do Plano de 1959. Seus princípios serviram de referência aos conceitos e dispositivos urbanísticos de Porto Alegre, e foram incorporados à legislação na forma da Lei nº 2.330²⁴. Inspirada nos esquemas volumétricos que ilustravam o *Rezoning*, a Lei nº 2.330 passou a explicitar e ilustrar seus dispositivos de controle com o auxílio de croquis e diagramas. Podemos verificar sua recorrência especialmente nas dezenas de esquemas gráficos (perspectivas cavaleiras, na maior parte) que acompanhavam o Zoneamento de Alturas da Lei (artigos 59 a 74).

Utilizaram-se os princípios, mas não as alturas permitidas para os edifícios. Os arranha-céus escalonados do *Rezoning* foram substituídos pelos pequenos prismas do Plano Diretor de Porto Alegre. Entretanto, a referência à legislação americana serviu certamente para legitimar, ao menos por um período inicial, os dispositivos do plano aos olhos do setor privado.

Em 1964, ao completar dez anos do início da elaboração do Plano Diretor, a Prefeitura fez editar um volume contendo o conjunto de leis, seus instrumentos e dispositivos. Constavam do volume, além da íntegra da Lei nº 2.330, uma série de leis complementares e o Decreto nº 2.872, que acrescia os limites da área descrita no artigo 20 da Lei nº 2.330, estabelecendo o que se convencionou denominar “*Extensão A do Plano Diretor*”. Durante a década de 1960, novas áreas foram sendo incorporadas ao plano, sempre definidas como *Extensões do Plano Diretor*, à medida que avançavam os estudos em direção à periferia urbana. A *Extensão A* abrangia a área entre a Terceira Perimetral (avenidas Carlos Gomes e Dom Pedro II) a oeste, a Avenida Assis Brasil a norte, Rua Anita Garibaldi e sua continuação a sul, e a Estrada do Forte, a leste. Incorporava ao plano uma parte dos bairros de São João, Higienópolis e Boa Vista, o Conjunto do IAPI, e o bairro Passo da Areia. O Plano foi publicado de forma consolidada como “*Porto Alegre – Plano Diretor 1954-1964*”, já na administração do prefeito nomeado pelo regime militar, Célio Marques Fernandes, em agosto de 1964.

²⁴ Felt, James et alii, City Planning Commission. *Rezoning New York City. A Guide to the Proposed Comprehensive Amendment of Zoning Resolution of City of New York*. Nova York: City Planning Commission, December 1959. Ver também em ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 184.

Essa sucessão de leis e documentos gerou sobreposição de datas, e certa confusão quanto ao Plano Diretor. A Lei 2.046 institui o Plano Diretor em 1959, mas foi emendada e detalhada pela Lei 2.330 em 1961, que novamente o institui, com alterações. Dessa forma, podemos falar de fato em um Plano Diretor de 1959-61. Entretanto, o documento consolidado só foi publicado em 1964 e introduz novas datas (como "*Plano Diretor – 1954-1964*"), sem nenhuma relação com a legislação ou mesmo a formalização do Plano. Se o ano de 1954 assinalaria o início do Anteprojeto, o de 1964 é apenas a data de publicação do volume. Efetivamente, quase todos os documentos gráficos do Anteprojeto aparecem datados de 1954, mas a criação da Divisão de Urbanismo é de 1955, e a nomeação de Paiva como seu diretor também. Enfim, para a designação do Plano, preferimos manter a referência de *Plano Diretor de Porto Alegre 1959-61*, adotando o marco legal.

O PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE 1959-1961

A descrição e análise do Plano Diretor serão realizadas a partir do documento consolidado, editado em 1964 como "*Porto Alegre – Plano Diretor 1954-1964*"²⁵. Ele complementa técnica e conceitualmente a Lei Nº 2.046/59, e apresenta uma estrutura de caráter mais discursivo, que inclui memória justificativa e um formato que o aproxima de um "livro". A analogia do Plano como um livro era recorrente em Paiva, e provavelmente tem sua origem na força das suas primeiras referências urbanísticas, dois Planos igualmente apresentados como livros: O Plano de Agache para o Rio de Janeiro e o Plano de Prestes Maia para São Paulo. As citações retiradas diretamente do documento têm as respectivas páginas indicadas entre parêntesis ao seu final.

Integram o documento da Lei do Plano Diretor de 1961 os seguintes elementos: Evolução urbana de Porto Alegre, Pesquisa Urbana, Planificação com zoneamento natural, detalhamento do plano e projetos específicos dedicados à Primeira Perimetral, Novo Projeto Praia de Belas e Reloteamento da área da Ilhota, a Lei do Plano Diretor e Leis Complementares, com plantas analíticas, gráficos, fotos de maquetes, legislação urbanística e uma série de regulamentações complementares específicas.

O Documento é aberto com fotos exaltando o caráter metropolitano da cidade, e por um breve Prefácio do prefeito Célio Marques Fernandes, seguido de uma Introdução pelo arquiteto Alceu de Lima Dutra, titular da SMOV. Já na introdução, fica clara a filiação do Plano: "*A primeira metade do nosso século é pontilhada de promoções oficiais no sentido de planificar a vida urbana. Mas foi só em 1954, que essa planificação adotou princípios realmente técnicos, lastreados em conhecimento objetivo da sociedade metropolitana*" (p.11).

²⁵ PÔRTO ALEGRE (CIDADE). Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.

Segue-se um “*Esboço histórico da evolução de Porto Alegre e das tentativas de sua Planificação*”, resumo da evolução urbana da cidade, presumivelmente escrito por Edvaldo Paiva, ou preparado a partir de seus textos em documentos anteriores. A análise das “*tentativas de sua planificação*” que o acompanha novamente desqualifica os projetos de Gladosch, voltando a defender o Plano Maciel e seus próprios estudos das décadas de 30, 40 e 50. A seguir o Plano estrutura-se em quatro partes: Pesquisa Urbana, Planificação, incluindo os Detalhes do Plano, a Lei do Plano Diretor (Lei nº 2.330/61) e as Leis Complementares.

A primeira Parte trata da PESQUISA URBANA. A partir do Expediente Urbano e de uma série de pesquisas da Divisão de Urbanismo (a partir de 1961 abrigadas na Seção de Estudos Econômicos e Pesquisas), foi elaborado um “*mapeamento da distribuição das atividades humanas*”, ou carta funcional, nome algo pomposo para um zoneamento funcional básico, muito esquemático. O esquema proposto é apresentado em uma Carta Funcional e Zoneamento Natural em escala 1: 5.000, que constituiria “*o retrato atual de Porto Alegre*”. O retrato era restrito, pois a Carta Funcional nunca chegou a cobrir toda a área urbana, e foi detalhada apenas para a zona mais central.

A segunda Parte trata da PLANIFICAÇÃO urbana. O planejamento considera uma cidade de 650.000 habitantes, mas tendo como horizonte uma metrópole com um milhão de habitantes em 1970 (Porto Alegre chegou a 1970 com cerca de 885.000 habitantes). A PLANIFICAÇÃO compreende um conjunto de legislação urbanística e complementar, com as Leis nº 2046 e 2047 (Código de Obras), a primeira depois substituída pela Lei nº 2330 (29/12/1961), o Código de Loteamentos (em elaboração), o Plano Urbanístico, o Zoneamento, o Esquema Viário – seus aspectos atuais e soluções propostas, os Espaços Verdes, e a PLANTA GERAL DE ZONEAMENTO, em escala 1: 20.000. Esta representa o modelo espacial do plano, ou a “*planta do plano*”, dispondo num mesmo mapa um mosaico complexo com o esquema viário principal, a distribuição do zoneamento de usos, e os principais projetos urbanos.

A seguir, como uma subdivisão da Parte 2 (item 2.1), são apresentados os DETALHES DO PLANO, reunindo uma série de projetos especiais, para a ILHOTA (RELOTEAMENTO DA ILHOTA), para a 1ª PERIMETRAL (A AVENIDA PERIMETRAL), para a PRAIA DE BELAS, e um novo projeto para esta.

O projeto para a ILHOTA (RELOTEAMENTO DA ILHOTA) apresenta o *Plano de Reurbanização da Ilhota*, envolvendo a construção de uma nova radial, a Avenida Cascatinha (prevista desde a *Contribuição*, dos anos 30), o reloteamento de toda a área remanescente da antiga Ilhota e a previsão de implantação de uma série de equipamentos públicos, entre os quais Escola e Mercado Regional na Praça Garibaldi. A Ilhota era uma área com ocupação irregular de caráter popular entre a Praça Garibaldi e o bairro Menino Deus, contida por um antigo meandro do vale do Riacho, drenado quando da canalização e abertura da Avenida Ipiranga nos anos 40. Já tinha sido objeto de estudos de reloteamento e traçado urbano, de

natureza bem mais formal, no âmbito do Plano Gladosch, mas continuava como um bolsão insalubre e irregular ao final dos anos 50.

O novo projeto prevê um traçado urbano bastante frouxo, parcialmente voltado a operações de “colagem” com os tecidos urbanos consolidados dos bairros adjacentes (Menino Deus a oeste, Cidade Baixa a norte e leste), e à organização de duas novas Unidades de Vizinhança, cortadas pela nova avenida, ao redor de praças nas áreas desocupadas junto à Avenida Ipiranga a sul. A confusão de traçado e parcelamento, a ausência de um projeto morfológico e a indefinição de um programa de usos claro para as áreas certamente contribuíram para o relativo fracasso do projeto. Mesmo com a implantação da nova Avenida Cascatinha (hoje Erico Veríssimo) através do Projeto Renascença, um projeto CURA típico dos anos 70, e de equipamentos importantes, mas dissociados entre si, como o Centro Municipal de Cultura (Edgar do Valle, 1976) nos anos 70 e o Ginásio Tesourinha nos 80, as operações de “colagem” não se efetivaram²⁶, e as novas quadras nunca chegaram a se constituir enquanto vizinhanças.

A PERIMETRAL apresenta em detalhe o projeto para a nova Avenida Perimetral. A 1ª Perimetral é apresentada com seu traçado sobreposto a uma foto aérea da área central, por ela contornada (Fig. 5.5), juntamente com uma série de detalhes de partes do projeto. A avenida foi dividida em três trechos, denominados A, B e C, e são apresentadas plantas de traçado e reloteamento de cada trecho em escala aproximada 1: 4.000 (Figs. 5.8 a 5.10). A planta do trecho B aproxima-se muito a uma operação de “*percée*” urbana de natureza haussmaniana, rasgando o tecido urbano da Cidade Baixa, parcialmente em diagonal, parcialmente alargando a Rua Avaí, com demolições massivas nas duas pontas, junto ao Campus Central da UFRGS, e na rótula dupla junto ao entroncamento com a Avenida Borges de Medeiros e a nova Avenida Cascatinha.

Uma perspectiva geral do trecho B mostra a monumental rótula dupla no entroncamento com as duas avenidas, ilustrando a localização do futuro Teatro Municipal, e a configuração da avenida nos moldes de um grande *Boulevard*, com edifícios laminares de meio de quadra e torres de base quadrada nas esquinas, com cerca de 20 pavimentos e arcadas nos térreos (Fig. 5.12). A imagem denota um caráter de exaltação metropolitana, pela escala, pela coordenação tipomorfológica, e pelo contexto. Entretanto, trata-se de uma peça urbana híbrida: uma grande avenida moderna, mas longe de uma via de circulação autônoma de acordo com o urbanismo moderno de linha CIAM. Em função disso, a avaliação do impacto dessa imagem não é consensual.

²⁶ Os projetos CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada, do BNH) previam a recuperação de áreas urbanas degradadas, através da implantação de obras de infraestrutura viária e de drenagem urbana. Nos anos 90, um projeto de urbanização e regularização de favelas do Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB) em alguns quarteirões entre as avenidas Erico Veríssimo e Getúlio Vargas, concebido como um enclave urbano (em termos morfológicos, funcionais e sociais), acabou agravando a “erosão” da área, consolidando-a como justaposição de fragmentos urbanos díspares e incompletos.



Fig. 5.5 - Traçado da Primeira Perimetral sobre foto aérea.

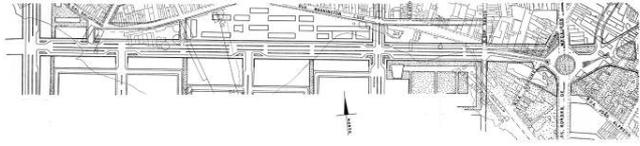


Fig. 5.8 - Avenida Perimetral. Trecho A.



Fig. 5.9 - Avenida Perimetral. Trecho B.

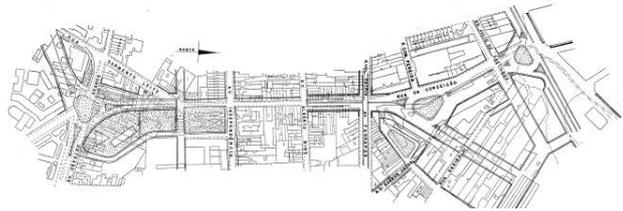


Fig. 5.10 - Avenida Perimetral. Trecho C.

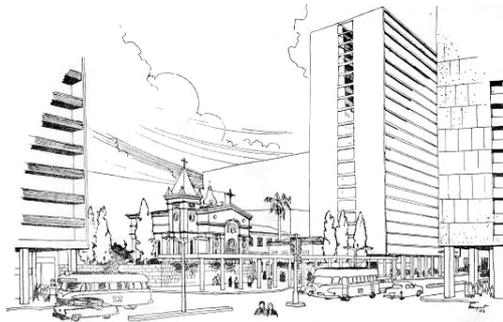


Fig. 5.6 - Avenida Perimetral, Trecho B. Perspectiva com o Convento do Carmo.

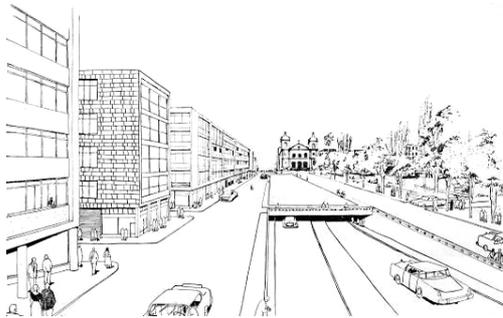


Fig. 5.7- Avenida Perimetral, Trecho C. Perspectiva da entrada do túnel da Conceição.



Fig. 5.11 - Avenida Perimetral. Elevadas da Conceição. Foto da inauguração.

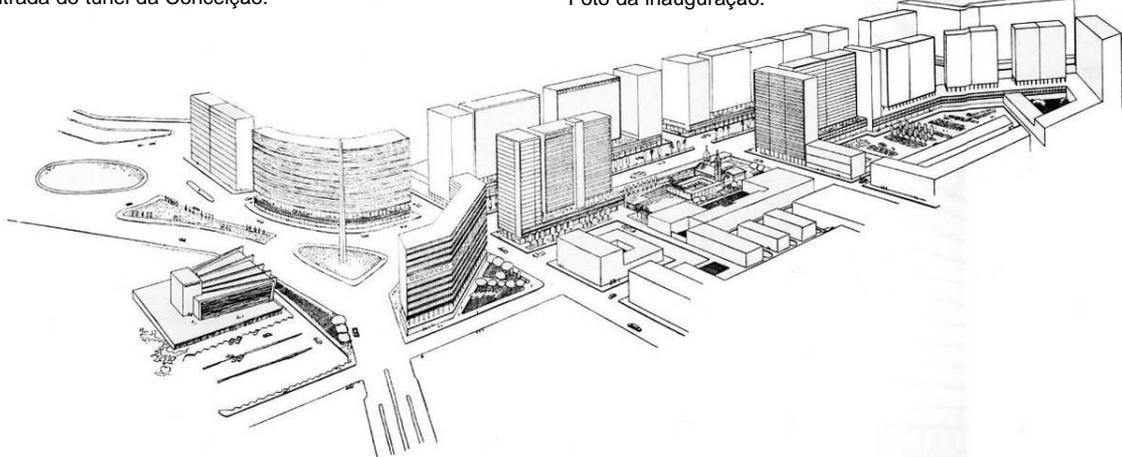


Fig. 5.12 - Avenida Perimetral. Perspectiva com vista aérea do trecho B, com rótula dupla, Obelisco e Teatro Municipal.

Para Weimer, por exemplo, “a maior ingenuidade deste plano diretor era a pretensão de querer conciliar os boulevares parisienses com a legislação urbana de Nova Iorque”²⁷, criticando o intento e os resultados.

Uma perspectiva urbana, tomada da esquina da Perimetral com a Rua Lima e Silva, mostra as galerias cobertas, a escala da avenida e o Convento do Carmo como exemplo de manutenção de elementos tradicionais pré-existentes (Fig. 5.6, assinada por Carlos Fayet, datada 1956). Uma perspectiva da entrada sul do Túnel na Praça Dom Sebastião, com a igreja N.S. da Conceição ao alto e ao fundo, ilustra as tipologias residenciais de mais baixa altura (térreo mais quatro pavimentos-tipo) das ruas Conceição e Sarmiento Leite, com colunatas nos térreos (Fig. 5.7). O texto apresenta: O Novo Centro Comercial, Centro Administrativo Estadual, O Paço Municipal, Teatro Municipal e Terminais rodo-ferroviários, retomando as localizações de equipamentos públicos ao longo do 1º Perímetro já propostas por Paiva e Demétrio Ribeiro no *Ante-projeto de Planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas* de 1951.

A urbanização da PRAIA DE BELAS traça um histórico das propostas para a orla da enseada desde 1894 (não identificada), nomeando o Plano Maciel, que “previa a construção de “um cais de saneamento e pequena faixa de aterro destinada a jardins”, e os projetos Paiva-Ubatuba de Faria e Gladosch, desqualificando os dois últimos indistintamente²⁸. Após, introduz o Projeto Paiva de 1951, que “tratou a área como um bairro residencial autônomo, organizado em unidades vicinais e com um sistema de verdes bem estruturado” (p. 63-64), e o Projeto de Paiva e Carlos M. Fayet de 1953. Este último utiliza os 300 hectares de aterro para uso residencial com densidade de 400 hab/ha²⁹, resultando em um bairro modelo para 120.000 habitantes, com comércio, serviços e equipamentos.

O elemento mais interessante é sem dúvida a foto da maquete do segundo projeto, geralmente atribuído a Fayet, imagem de grande impacto pela exaltação de modernidade (Fig. 5.16). Ela revela um fragmento de cidade ideal moderna,

²⁷ Ele acrescenta que se propunha “(...) o alargamento de numerosas ruas no centro histórico da cidade, através do recuo das construções ou da implantação de galerias que permitiam a construção a partir da testada do lote, desde que fosse respeitado um recuo no piso térreo. Em continuidade ao plano Gladosch, foram re-elaboradas algumas proposições de avenidas perimetrais e radiais. Uma primeira perimetral era concebida como um grande boulevard, numa versão afrancesada do Passeio Público de Lisboa (...)”. WEIMER, 2004, op. cit., p. 201. Quanto à questão da convivência de influências nas definições morfológicas do Plano, ver também MARQUES, Moacyr Moojen. Porto Alegre – seus projetos e outras considerações. In: *ELARQA, Dos Pontos*, Montevideo (33):24.

²⁸ “Estes projetos contudo ressentiam-se de um caráter individual, moderno que se procura imprimir a projetos desta natureza, resultando, ora em um estudo que empresta excessiva monumentalidade ao traçado sem dar atenção ao zoneamento, ora em um simples projeto de prolongamento do traçado urbano” (p. 63). O texto não esclarece a qual projeto se refere em cada caso, confundindo-os deliberadamente.

²⁹ Do total da área abrangida pelo projeto, somente um terço era dedicado aos lotes vendáveis, (ainda assim proporcionando 1.870 lotes), sendo justificado com “a possibilidade de fornecer ao Município recursos para execução de outras obras urbanas previstas no Plano Diretor” (p. 64).

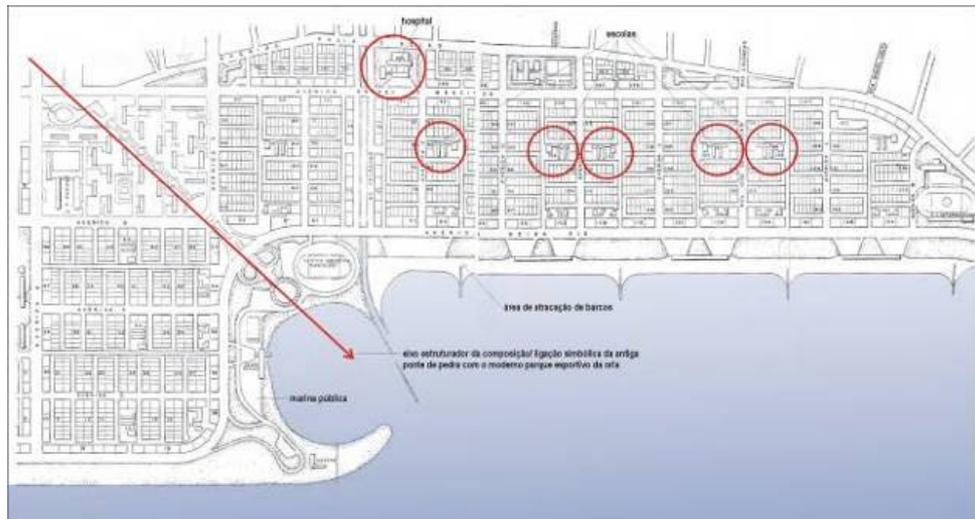


Fig. 5.13 - Plano Diretor de Porto Alegre (1959/1961). Planta do Projeto Praia de Belas.

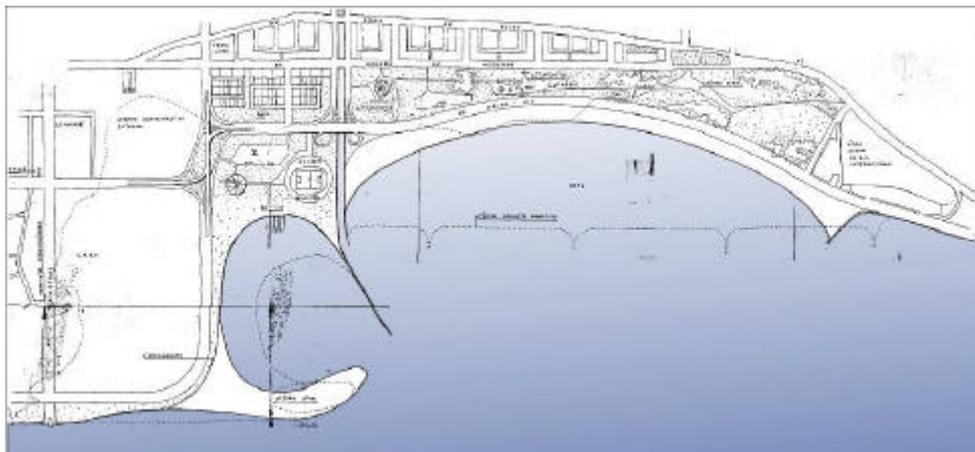


Fig. 5.14 - Plano Diretor de Porto Alegre (1959/61). Novo Projeto Praia de Belas com Parque substituindo Bairro Residencial Modelo.



Fig. 5.15 - Plano Diretor de Porto Alegre 1959/61. Maquete do Projeto Praia de Belas, 1957, vista para o Norte.

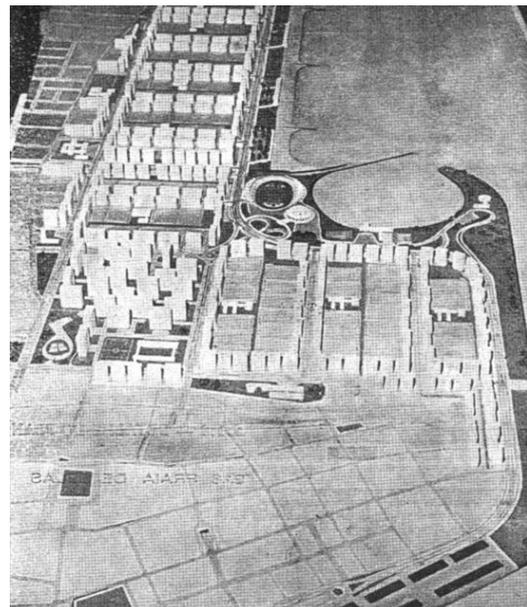


Fig. 5.16 - Plano Diretor de Porto Alegre 1959/61. Maquete do Projeto Praia de Belas, 1957, vista geral para o Sul.

composta de superquadras entre a continuação da Avenida Borges de Medeiros, a Primeira Perimetral e a futura Avenida Beira-Rio (avenida-dique de proteção junto à orla, da Ponta da Cadeia à Ponta do Dionísio), com prédios laminares junto às bordas e prédios mais baixos internamente, e um Centro Administrativo na “esquina” do conjunto, introduzindo um forte componente diagonal na composição, ressaltado na análise gráfica de Bohrer (Fig. 5.13) e perceptível nas fotos da maquete (Fig. 5.15). A Avenida Ipiranga corta transversalmente o novo bairro, e organiza equipamentos na foz e borda do rio.

Entretanto, a Planta Baixa correspondente, em escala 1: 7.600, revela-se um pouco decepcionante, em função de algumas hesitações e irresoluções no traçado adotado, preservando as unidades de vizinhança com *loops* que conferem um caráter algo labiríntico ao conjunto, aparentemente proposital (Fig. 5.17). Apesar das evidentes distinções em termos de escala, implantação e linguagem, o traçado interno das superquadras guarda reminiscências do primeiro projeto de Paiva para a área, na *Contribuição*, mostrando a persistência dos modelos derivados da Unidade de Vizinhança em suas propostas urbanas.

Em PRAIA DE BELAS NOVO PROJETO é apresentado o novo projeto para o aterro (na realidade um Estudo bastante preliminar, com Planta em escala 1: 6.500), quase inteiramente dedicado a um conjunto anódino de parques urbanos de orla (Fig. 5.14). Paradoxalmente, o novo projeto se segue imediatamente ao projeto anterior, cuja justificativa para o seu maciço aproveitamento era justamente a possibilidade de fornecer ao Município recursos para execução de outras obras urbanas previstas no Plano Diretor. Com o novo projeto, a Prefeitura renunciava a qualquer retorno futuro do investimento pelo uso residencial, sob o argumento de que a recente criação do Fundo Especial para a Execução do Plano Diretor tornava desnecessária a busca de recursos naquela obra, e o DNOS pontificava-se a assumir o aterro faltante, sem ônus para a Prefeitura.

O novo projeto inaugura uma vocação: a destinação compulsória da quase totalidade das áreas aterradas para parques urbanos, abandonando-se as recorrentes propostas que envolviam sua utilização para a implantação de um bairro residencial modelo, presentes em todos os planos urbanos desde a *Contribuição*. A nova cidade ideal, assim, prescinde do autofinanciamento, e é cada vez mais dependente de recursos e decisões de instâncias superiores, tornando-se virtualmente refém do planejamento centralizado, estadual e principalmente federal. Como a modificação ocorre entre a Lei de 1959 (que mantinha o bairro como um de seus projetos especiais) e a edição do Plano Diretor em 1964, alguns fragmentos do bairro residencial chegaram a ser implantados, e hoje permanecem como testemunho da possibilidade de outros usos, para as áreas ganhas ao rio, além de espaços verdes e equipamentos. Se analisarmos com detalhe a planta do projeto, identificamos esses fragmentos nas quadras entre as avenidas Praia de Belas, Beira Rio, Ipiranga e C, em meio a prédios institucionais e do Poder Judiciário. Alguns prédios laminares ao longo da Avenida Borges também foram implantados, e no lugar do Hospital Geral previsto hoje se encontra o Shopping Praia de Belas.

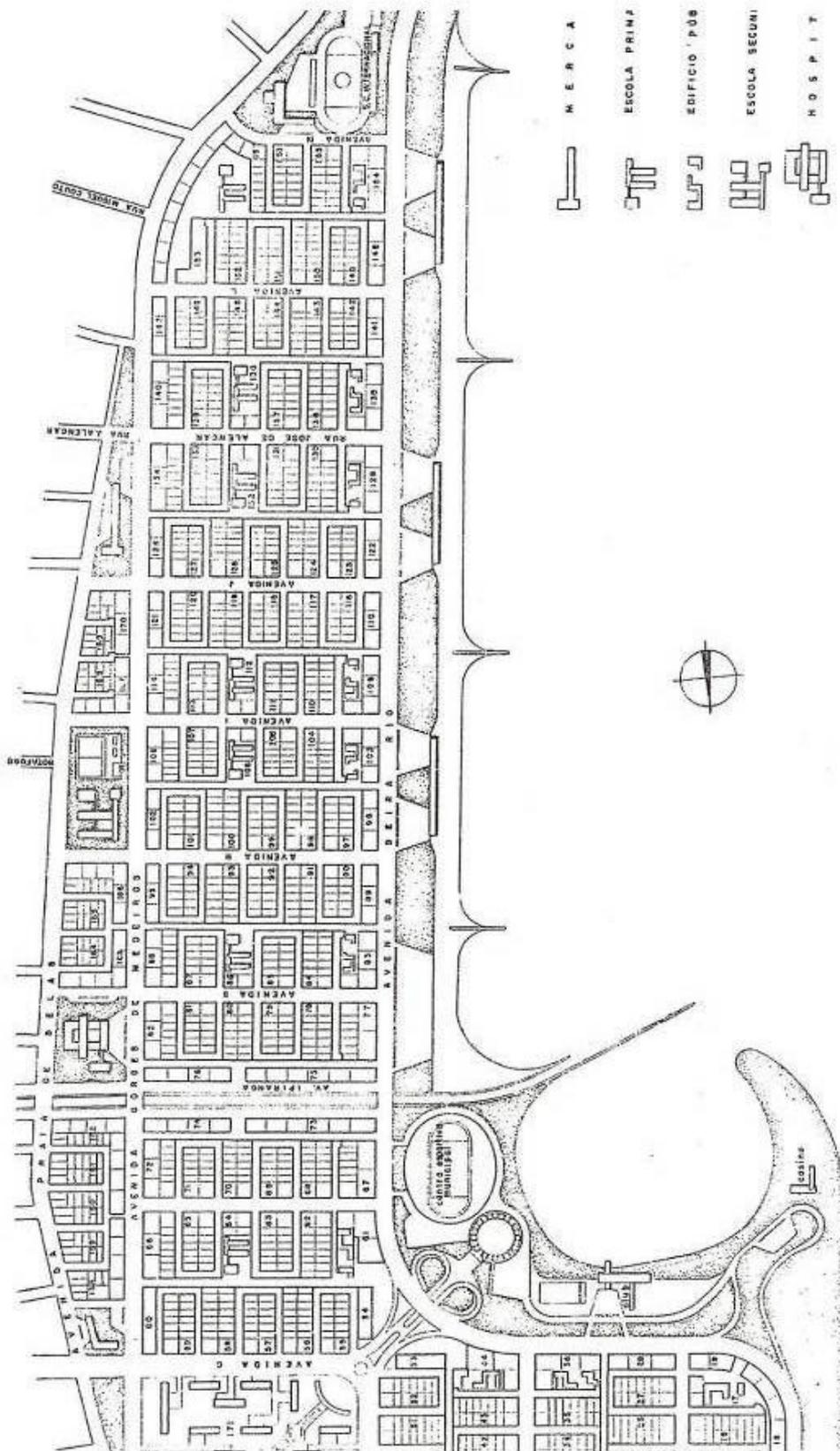


Fig. 5.17 - Plano Diretor de Porto Alegre 1959/1961. Planta do Projeto Praia de Belas. Os fragmentos remanescentes estão nas quadras 158 a 161, entre as avenidas Praia de Belas, Borges, Ipiranga e C, e nas quadras a leste, entre as avenidas Borges, Beira Rio, Ipiranga e C. Visto em planta, o projeto relewa a força organizativa da diagonal do Centro Administrativo, muito evidente na maquete, em favor da serialidade e repetição das superquadras residenciais. O loteio interno das quadras é tradicional, e não como proposto na Carta de Atenas e no urbanismo corbusiano, e implantado nas superquadras de Brasília na mesma época. A importância das escolas primárias revela a filiação do projeto aos conceitos de Unidade de Vizinhança, embora a implantação espelhada comprometa os raios de influência previstos por Clarence Perry.

A terceira parte apresenta a LEI DO PLANO DIRETOR (Lei nº 2.330/61), dividida em Disposições Preliminares (I), Desapropriações (II, com 1 artigo), Reloteamento (III), Garagens (IV) e Zoneamento (IV). O Zoneamento constitui o *core* do Plano, e por sua vez divide-se em ZONEAMENTO DE USOS, ZONEAMENTO DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO, ZONEAMENTO DE PERCENTAGENS DE OCUPAÇÃO, e ZONEAMENTO DE ALTURAS.

Pelo ZONEAMENTO DE USOS (Fig. 5.18), a área urbana de aplicação do plano, definida previamente no artigo 20, “*é dividida em zonas cujas características comportem atividades básicas que definam a predominância de um sobre os outros dos seguintes usos fundamentais: Comercial, residencial e industrial*” (p.74). São definidas cinco Zonas Comerciais (ZC 1 a 5); quatro Zonas Residenciais (ZR 1 a 4); e três Zonas Industriais (ZI 1 a 3), e listados os usos permitidos e as exceções para cada uma delas, em quatro páginas (p. 75-78).

As principais modificações introduzidas com relação ao Plano de 1959 referiam-se ao detalhamento do zoneamento de usos, caracterizando-se cada zona através dos usos permitidos, minuciosamente listados na lei. As áreas comerciais definiam o centro urbano, com expansão na direção norte, onde predominava o comércio atacadista, transportadores e indústrias. As áreas industriais, acompanhando a vocação produtiva do eixo norte (em direção a Canoas e eixo preferencial da expansão metropolitana), eram propostas ao longo das avenidas Farrapos e Voluntários da Pátria, entre as instalações portuárias e industriais da margem do rio e a Avenida Benjamim Constant. Todos os demais bairros eram definidos como zonas residenciais.

No ZONEAMENTO DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO (Fig. 5.19), a aplicação do novo instrumento – o índice de aproveitamento – era agora detalhada, de forma associada ao zoneamento de usos. A cidade é dividida em 12 zonas (Z0 a Z12), “*onde as relações entre a área máxima total de construção e a área do respectivo terreno são determinadas pelos seguintes índices máximos de aproveitamento*” (Art. 44, p. 79), com a previsão de índices de aproveitamento que variam de 12 a 3. O dispositivo utilizava, além da limitação da área construída sobre cada terreno, o incentivo aos usos predominantes, que recebiam índices maiores.

Os índices variavam de doze vezes a área do terreno para a zona Z1, correspondente ao centro urbano, até três vezes para os bairros mais afastados. Estes índices eram considerados ainda muito altos pela equipe da Prefeitura³⁰. Como na lei anterior, outros dois instrumentos somavam-se para definir a volumetria construtiva de cada terreno: a taxa de ocupação e a fixação das alturas máximas para as construções no alinhamento por zona.

³⁰ Ver ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 183.

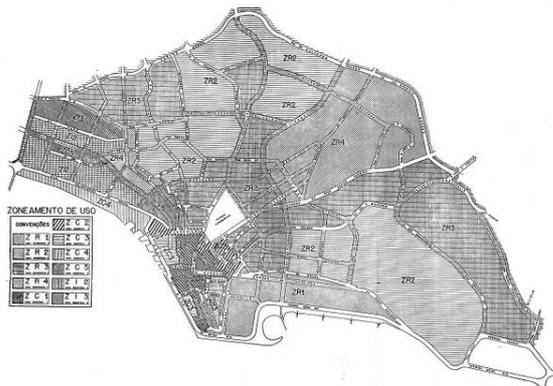


Fig. 5.18 - Plano Diretor de 1959-61. Zonamento de Uso.

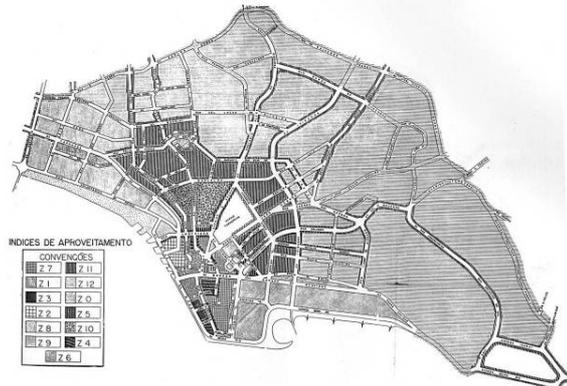


Fig. 5.19 - Plano Diretor de 1959-61. Índices de Aproveitamento.

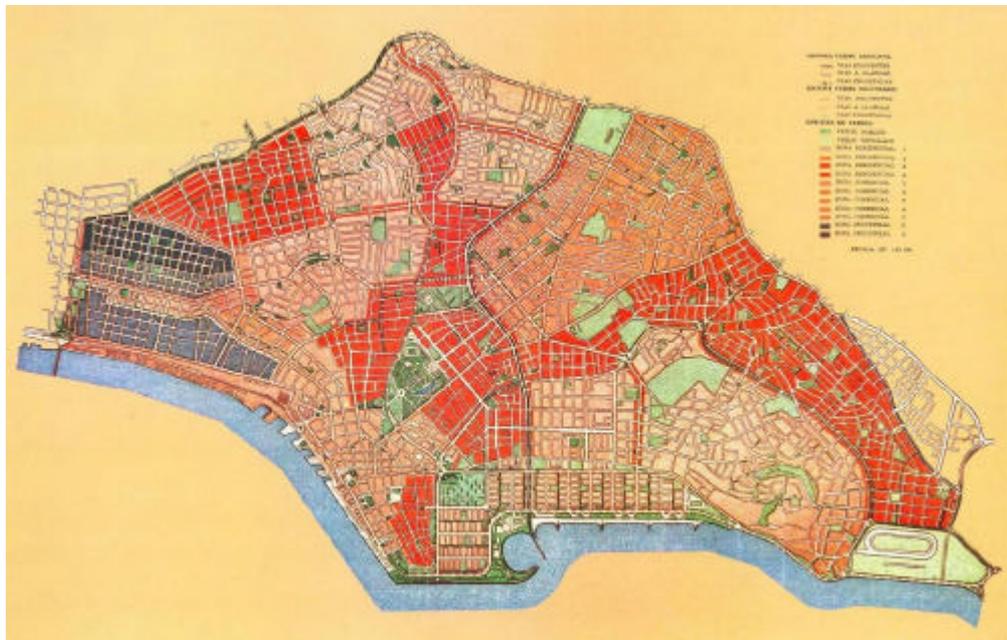


Fig. 5.20 - Plano Diretor de 1959. Planta Geral com Zonamento, Sistema Viário e Projetos Especiais (a "Planta do Pland").

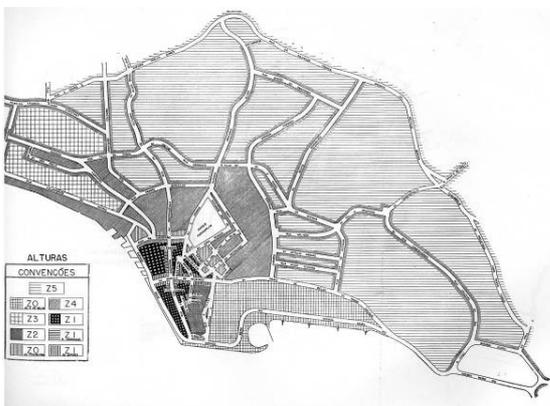


Fig. 5.21 - Plano Diretor de 1959-61. Alturas.

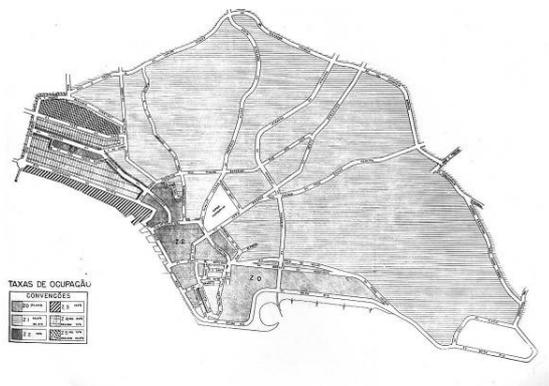


Fig. 5.22 - Plano Diretor de 1959-61. Taxas de Ocupação.

O estabelecimento de índices máximos de construção restringe quantitativamente o aproveitamento dos terrenos, operando uma redução da ordem de 50% no centro e nas avenidas principais, onde se verificavam índices da ordem de 20 ou até mais durante a década de 50. Nos bairros residenciais a redução em termos nominais é similar, mas a redução real é bem menor, pois o aproveitamento na prática era limitado aos padrões das tipologias mais correntes, de casas e sobrados, ou pequenos edifícios sem elevador.

O ZONEAMENTO DE PERCENTAGENS DE OCUPAÇÃO (Fig. 5.22) divide a cidade “em zonas onde são fixadas as percentagens máximas de ocupação dos lotes, ou seja a relação entre a máxima projeção horizontal de área coberta construída e a área total do terreno” (Art. 50, p. 80), com a previsão de apenas 3 percentagens, 66,6% (2/3), 75% e 100%. Para as taxas de ocupação eram mantidas as mesmas regras anteriores, e são definidos alguns critérios tipológicos para isenções e situações especiais, como pavimentos térreos de uso não residencial e subsolos de terrenos em declive, por exemplo.

O ZONEAMENTO DE ALTURAS (Fig. 5.21) é o mais extenso e detalhado, com 15 artigos (Art. 59 a 74, pp. 81 a 96), onde se previa várias possibilidades de volumetrias, considerando a variação da largura das ruas, recuos laterais e frontais, relação com construções vizinhas, posição do lote no quarteirão e o incentivo ao uso do térreo em *pilotis*. Prevê para o Centro alturas variando de 30 a 60 metros, de acordo com a largura da via (mantendo e organizando o padrão vigente), com previsão de escalonamento atendendo ao ângulo de obstrução no alinhamento oposto. Para os bairros centrais, e ao longo das principais radiais e perimetrais (Z4), prevê um regime com altura de uma vez a largura da via ($H=1xL$) até o máximo de 30 metros, com recuo a partir do 3º pavimento, introduzindo a tipologia de base e torre. A redução de altura é importante, na medida em que a legislação em vigor na década de 50 previa alturas proporcionais a duas vezes a largura das vias no Centro e avenidas principais, e maiores com escalonamento.

Para os bairros residenciais (Z5), prevê regime com altura até 11,00m nas divisas e no recuo de jardim/alinhamento, estabelecendo para alturas superiores recuo proporcional de frente, laterais e de fundos de 1/3 da altura. Inaugura a prática depois cristalizada da bonificação para o pavimento em *Pilotis*, que passa a não contar na altura se sua ocupação é inferior a 50% da projeção em planta do pavimento-tipo³¹.

³¹ O Zoneamento de Alturas do Plano mantém e disciplina o padrão tipo-morfológico vigente no Centro da cidade durante a década de 50, com edificação nas divisas laterais e alinhamento até uma determinada altura (relacionada com a largura do logradouro), e escalonamento acima desta. Entretanto, nas radiais principais, apesar de manter um padrão morfológico de corredores de altura, índice e ocupação superiores ao interior dos bairros, introduz um novo padrão com a indução tipológica do edifício composto de base extensa e torre. Dessa forma, penaliza as avenidas que vinham sendo construídas com edifícios altos no alinhamento e divisas ao longo da década de 50, virtualmente congelando-as em função dos recuos previstos para as torres. É o caso das avenidas Independência, Osvaldo Aranha, Cristóvão Colombo, e João Pessoa, entre outras.

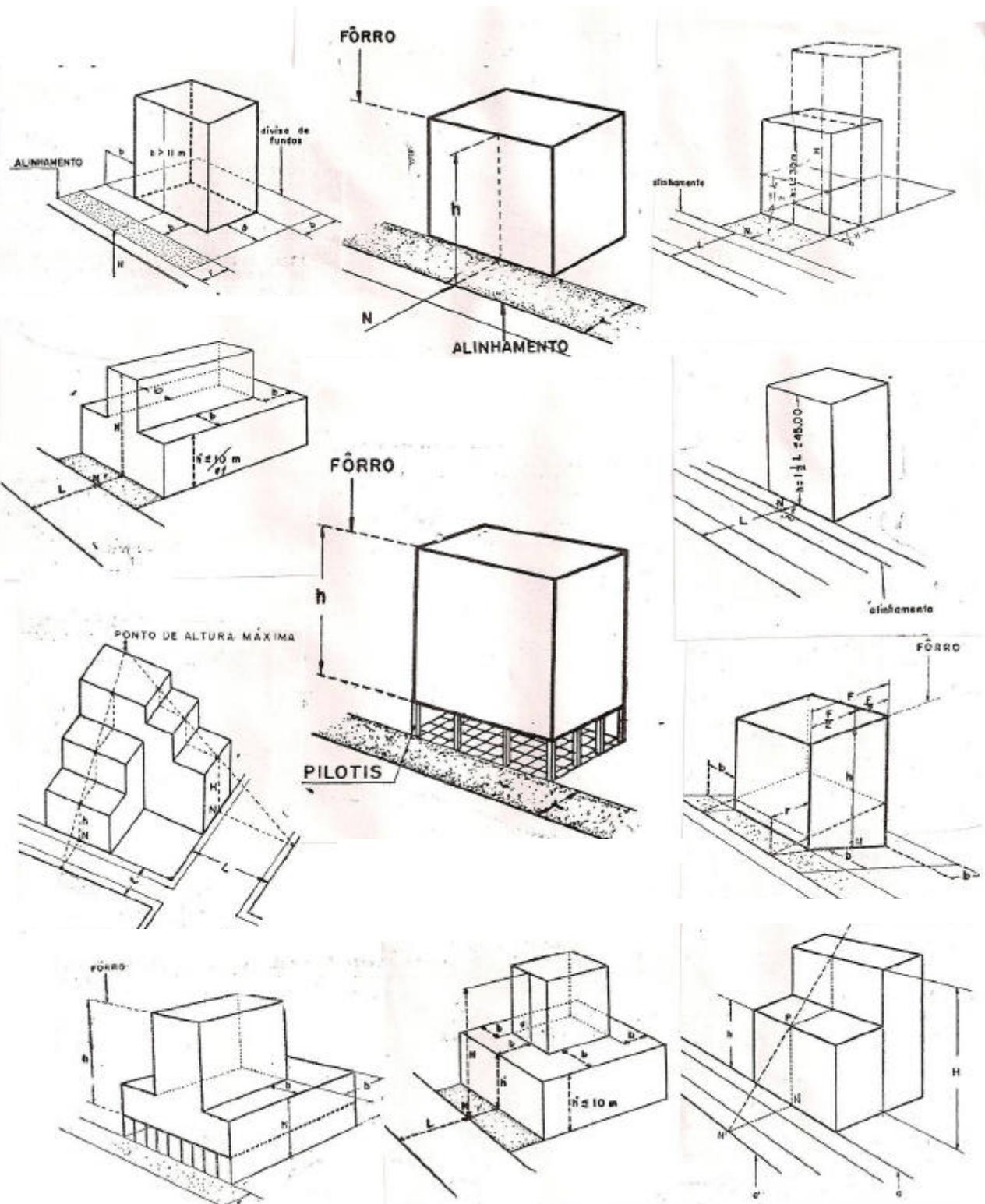


Fig. 5.23 – Tipologias Plano Diretor 1959/61. Ao centro o modelo volumétrico básico previsto no Plano. Ao redor, uma série de exemplos da aplicação das regras volumétricas previstas no zoneamento de alturas.

Ilustrando como a disputa estava centrada na questão das alturas, o Plano vai procurar contemplar, metódica e obsessivamente, todas as situações de implantação de edificações possíveis no tecido urbano. Situações de geometria, topografia e vizinhança, do lote e de seu contexto imediato, estão ali representadas, com a indicação de soluções específicas de altura, utilizando diagramas volumétricos, fórmulas e padrões associativos e morfológicos (Fig. 5.23). Trata-se, enfim, de prever no corpo da lei todas as alternativas possíveis de edificação urbana, numa pretensão de validade universal tão megalomaníaca quanto derrisória, face às infinitas combinações possíveis de elementos da estrutura e morfologia urbanas verificadas na cidade real.

Os RECUOS PARA AJARDINAMENTO, em seis artigos (Art. 75 a 80, pp. 96-98), consolidam e mantêm em toda a zona de abrangência do plano os recuos frontais de 4 metros, que já vinham sendo aplicados desde a década de 40 por sugestão de Arnaldo Gladosch, prevendo a criação de *corredores verdes* para o embelezamento da cidade. Mesmo sem legislação específica que determinasse sua adoção, a diretriz foi sendo implantada através do estabelecimento e concessão de alinhamentos, e na medida da aprovação dos projetos. Na época da aprovação do Plano, os recuos já caracterizavam a paisagem dos bairros residenciais da cidade, e agora eram formalmente incorporados como dispositivo de controle das edificações na nova legislação.

O Plano excluía sua aplicação sobre todo o perímetro central e as vias radiais principais, e definia isenções para uma série de logradouros, e para situações de esquina ou topografia específicas. Os logradouros isentos do recuo estavam apresentados em uma planta anexa, indicando isenções por lado ímpar ou par, ou para os dois lados, em função de inviabilidade física ou critérios de proteção da paisagem urbana ou do patrimônio histórico.

RECUO DE FUNDOS (Art. 81 e 82, pp. 98-100) define os padrões para os recuos mínimos de fundos, estipulados em 1/10 da profundidade do lote. A Lei traz ainda Disposições Gerais, Dimensões Mínimas dos Lotes de Terreno (Art. 89), e o Número de Construções no Mesmo Lote (Art. 90-91). O Art. 89 consagra os 300,00 m² como área mínima de lote, com testada mínima de 10,00m, dimensões que passaram a pautar especialmente a expansão urbana através de loteamentos; os últimos repetem a mesma exigência de frente mínima de 10,00m e área mínima de 300m² para cada unidade.

A quarta parte do Plano traz uma série de LEIS COMPLEMENTARES. A Lei N° 1.966, de 14/07/1959, estabelece o Zoneamento do novo Bairro Praia de Belas, definindo regimes de Usos, Alturas, Ocupação, localização de edifícios públicos, garagens, jardins e divisas. A Lei N° 2.434, de 25/10/1962, define o regime especial para a área do CENTRO ADMINISTRATIVO DO ESTADO. A Lei n° 2.321, de 21/12/1961, cria o FUNDO ESPECIAL PARA EXECUÇÃO DO PLANO DIRETOR, instituindo a Taxa de Urbanização e destinando-a juntamente com o Imposto de Transmissão de Propriedade Imobiliária para composição do Fundo. A Lei N° 2.614, de 26/11/1963, estabelece condições especiais para a

construção de edifícios de estacionamentos em algumas zonas, instituindo bonificação no índice de aproveitamento e na taxa de ocupação. A Lei Nº 2.706 de 03/07/1964 dispõe sobre a construção de Conjuntos Residenciais, e o Decreto Nº 2.872 de 27/08/1964 aumenta a área de abrangência do Plano criando sua “Extensão A”.

A Lei nº 2.330 altera a Lei nº 2.046 de 30 de dezembro de 1959 e dá nova redação a diversos dispositivos da mesma. O Plano Diretor definido por ela possui uma planta-síntese, com o modelo espacial em escala 1: 20.000, onde constam o Sistema Viário Principal (vias existentes, vias a alargar e vias projetadas), o Sistema Viário Secundário (na realidade o conjunto do traçado), o Esquema de Verdes (com o verde público e o conceito do verde vinculado), e o Zoneamento de Usos, definido por cores (Fig. 5.20). Esse modelo incide apenas sobre parte da área urbana ou de expansão urbana da época, basicamente limitada às zonas mais ocupadas ao interior da Terceira Perimetral³². Em função disso, já vem acompanhada de uma primeira extensão, ainda em 1964, incluindo a zona Norte/Nordeste de Porto Alegre, entre a Rua Anita Garibaldi (e sua futura continuação) e a Avenida Assis Brasil.

Trata-se de um modelo espacial em duas dimensões apenas. O Plano também institui os dispositivos de controle das edificações, constituídos pelo desdobramento do Zoneamento de Usos em zoneamentos de índices de aproveitamento, ocupação dos terrenos e alturas. Cada um deles encontra-se representado em uma planta específica, com a sua distribuição espacial, configurando um modelo analítico. Dessa forma, uma idéia completa do modelo espacial com definições morfológicas só poderá ser atingida pela sobreposição dos três mapas.

A imagem de cidade que resulta é a de um modelo de desenvolvimento rádio-concêntrico, com aproveitamentos, densidades e alturas decrescentes do centro para a periferia. Depois do centro, as maiores densidades e alturas estão na coroa de bairros pericentrais e nas avenidas principais, especialmente as radiais, mantendo coerência com o modelo rádio-concêntrico. A maior ocupação, distintamente, passa do centro para os bairros de ocupação industrial da zona norte, atendendo naturalmente as pressões desses usos por tipologias com projeções mais extensivas (pavilhões e depósitos, por exemplo).

Para Nygaard, as soluções propostas pelo Plano Diretor decorrem diretamente das idéias associadas à importância do zoneamento de usos, do esquema viário como esqueleto estruturador, e dos espaços verdes como valor universal³³. Coerente com a pregação de Paiva, o zoneamento de usos, ou a

³² O Art. 20 define a área de aplicação do Plano, “limitada pelo litoral do rio Guaíba, Av. Sertório, Rua Pereira Franco e seu prolongamento, Rua Dom Pedro II, Av. Carlos Gomes e seu prolongamento, Rua Salvador França, Av. Aparício Borges, Av. Teresópolis, Avenida projetada ao longo do Riacho Passo Fundo, Av. projetada ao longo do Riacho da Cavalhada, Av. Icaraí até o litoral, junto ao novo Hipódromo” (p. 74).

³³ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 101.

“organização da cidade em zonas residenciais, comerciais e industriais”, é considerada a base do planejamento urbano, já que “disciplina o uso do solo, definindo (...) usos compatíveis com o caráter da zona (...) limita a densidade de população (...), limita a percentagem de ocupação do solo pelas edificações (...), limita a altura das edificações das diferentes zonas e dos principais logradouros da cidade”. Através dele, o Plano incentiva ou proíbe a localização de atividades, a densificação e a expansão urbana. O zoneamento, por sua vez, é delimitado e organizado espacialmente pela estrutura viária, cuja solução no Plano é orientada pelo velho “princípio do estabelecimento de um sistema de vias radiais e perimetrais” que, juntamente com as vias secundárias, vai estruturar “as extensas áreas urbanas em núcleos residenciais, comerciais e industriais”³⁴, numa aparente tautologia.

O Zoneamento de Usos consagra o zoneamento natural, agregando alguns critérios de porte e condições ambientais. O modelo urbanístico para o Centro mantém o regime de alturas por gabaritos, pela largura das vias, e alguns dispositivos morfológicos já utilizados na aprovação dos projetos, notadamente as galerias cobertas propostas por Gladosch, que são institucionalizadas para algumas vias centrais e para o trecho B da Avenida Perimetral. O Plano institucionaliza o *reclamação para jardim* de 4 metros para quase toda a área urbana, de mesma origem, e apresenta indução tipológica para o prédio sobre pilotis (pela bonificação do pavimento assim conformado na definição da altura), recuado em todas as suas faces, para os bairros residenciais.

Analisada com atenção, a Planta Geral do Plano (Fig. 5.24) revela uma notável coincidência do Sistema Viário Principal com as propostas de sistema radial-perimetral desenvolvidas desde a década de 30, primeiro por Ubatuba e Paiva, depois por Gladosch, e finalmente por Paiva e Demétrio Ribeiro. Os projetos especiais estão no aterro, como na *Contribuição* e em Gladosch, e na várzea do Riacho (agora Ilhota), como nos sucessivos planos de Gladosch, e o zoneamento de usos segue as zonas de uso previstas no *Anteprojeto* de 1951.

A parte referente à Pesquisa Urbana enfatiza a importância dos dados estatísticos e da pesquisa sistemática sobre o funcionamento e estrutura sócio-econômica da cidade para os planos, destacando o Expediente Urbano elaborado por Paiva em 1942 e lamentando a descontinuidade de sua atualização. Entretanto, a falta de atualização dos dados desde 42, que seria um obstáculo conceitual e metodológico relevante para a elaboração do Plano, não impediram sua realização em 1959 como já não haviam impedido a realização do Anteprojeto em 1951, com Demétrio Ribeiro, e depois em 1954, com Fayet e equipe.

³⁴ PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. 45. O Plano diagnostica que a estrutura viária existente resultava em uma expansão “como uma mancha de óleo”, estendida “mais ao sabor das condições físicas e econômicas que geram o processo natural de expansão, do que sob a orientação de um planejamento geral pré-estabelecido”, mas reforçava o sistema radial, apenas ligando-o através do sistema das 3 perimetrais, já proposto Ubatuba de Faria e Paiva em 1936.



Fig. 5.24 - Plano Diretor de 1959. Planta Geral com Zoneamento, Sistema Viário Principal, Áreas Verdes e Projetos Especiais (a "Planta do Plano").

Candidamente, Paiva aceita sua substituição pela experiência e pela competência da equipe técnica³⁵, destacando a importância da intuição. Nessas questões, Nygaard aponta o inter-relacionamento de três posições já assumidas por Paiva desde a década de 40: a) a aceitação de que o futuro está assentado na casualidade histórica do passado, processo lógico e dedutível; b) a convicção de que a experiência e o conhecimento do urbanista permitem compreender e interpretar corretamente os problemas urbanos daí decorrentes, e c) a crença nas teses do urbanismo modernista de que é possível redirecionar cientificamente o processo de expansão urbana.

Para algumas questões, trata-se de um Plano “conservador”, procurando regulamentar e organizar situações existentes ou tendências de crescimento urbano, como distribuição espontânea de usos, características do sistema viário, importância das radiais, e institucionalização de dispositivos morfológicos já praticados desde a década de 40. Para outras, propõe rupturas importantes, que só vão ser inteiramente percebidas mais tarde, com a aplicação efetiva. Podemos apontar como exemplos a redução significativa no aproveitamento construtivo dos terrenos, a indução tipológica nas avenidas radiais e nos bairros residenciais, e uma visão anti-industrial que estabelecia limites rígidos para as atividades produtivas na cidade³⁶, contribuindo ativamente para a sua “desindustrialização”.

Esse conservadorismo, sempre denominado “realismo” por Paiva, está presente igualmente nos debates com o Conselho do Plano Diretor ao longo dos anos 50, e no próprio Plano. Ele é notado inclusive por autores que não podem ser acusado de prevenção contra Paiva, como Rovatti, quando diz que o Plano exprimia as idéias que este vinha defendendo por mais de vinte anos, e utiliza como testemunho os cinco esquemas que acompanham o zoneamento:

“L’un porte sur les rues où l’on pourrait construire jusqu’à l’alignement. Il s’agit justement de toutes les rues situées dans le centre élargi et, pour celles se trouvant hors de ce centre, des plus anciennes de la ville. Un deuxième schéma porte sur l’hauteur des

³⁵ O documento credita à falta de apoio em dados estatísticos as “visões isoladas e individuais do problema” e as “soluções vulneráveis, que se arrastaram na sucessão de discussões inócuas” apresentadas pelos ‘traçados’ anteriores, mas valida a qualidade técnica do Plano de 59 (mesmo sem contar com tal apoio) com base no colegiado de especialistas e técnicos, principalmente arquitetos e urbanistas, que participaram de sua elaboração. Ver também em NYGAARD, 1995, op. cit., p. 103.

³⁶ Esse aspecto do zoneamento é destacado por Weimer, embora de forma um pouco tortuosa, denominando-o zoneamento mestiço: “A Carta de Atenas dizia que cada zona deveria ser pura, isto é, se destinar a um só tipo de uso. Obviamente, aplicar uma utopia destas em cima de uma cidade existente era inviável, em razão do que se teve de optar por uso múltiplo, mas seriamente restritivos especialmente na discriminação da implantação das fábricas que, não podendo se expandir numa fase de franco desenvolvimento industrial, foram forçadas a fechar suas portas e se reassentar noutras áreas, preferencialmente em municípios periféricos, onde estariam a salvo dos desmandos do plano e em prejuízo do operariado que se viu na contingência de aumentar em muito suas despesas com transporte ou em se mudar para junto das fábricas, o que significou um desordenado crescimento das cidades satélite e uma diminuição de impostos por parte da municipalidade da capital. E não foram estes os únicos transtornos promovidos por este zoneamento mestiço”. WEIMER, op. cit., p. 202.

*constructions; il établit dans quelle partie de la ville peuvent être érigés les bâtiments les plus hauts –en l'occurrence au centre-ville, dans certains quartiers proches ou situés le long des voies de circulation les plus importantes, c'est-à-dire là où avaient déjà été construits les édifices les plus hauts. Le schéma consacré aux coefficients d'occupation au sol, pour des raisons évidentes, coïncide pratiquement avec ce dernier. Quant au schéma sur le zonage des activités, il se rapproche beaucoup du précédent et, comme on l'a vu, il reprend le zonage spontané de la ville. Le schéma relatif aux règles d'emprise établit que là où la ville présentait déjà une forte densité de constructions –le centre, les quartiers de São Geraldo e Navegantes- devaient être autorisées les emprises les plus élevées, telles qu'elles étaient définies dans le schéma, à l'image de ce qu'elles étaient dans les zones commerciales et industrielles".*³⁷

A redução de construtibilidade dos terrenos urbanos só seria percebida em toda sua extensão pelos agentes do mercado imobiliário na primeira metade da década de 60, ainda assim mascarada por uma persistente crise do setor, causada pela inflação, falta de financiamento e paralisação de empreendimentos.

O Plano também inova procurando lidar com as novas modalidades de expansão urbana da década de 60, como o crescimento por conjuntos habitacionais. A Lei N° 2.706, incorpora dispositivos sobre os Conjuntos Residenciais, adaptando a legislação urbanística e os instrumentos de controle das edificações aos novos padrões morfológicos e tipológicos estimulados pelo recém criado Banco Nacional da Habitação BNH. Estabelece a possibilidade de implantação por etapas, e relaciona o número de pavimentos com a ocupação e o aproveitamento, adaptando os diagramas elaborados por Walter Gropius trinta anos antes para ilustrar as vantagens ambientais da implantação de barras paralelas de mesma altura, espaçamento e orientação (ver Fig. 5.2).

Não contentes com a significativa redução na capacidade construtiva dos terrenos, decretada pela Lei N° 2.330, os técnicos municipais vão propor uma nova redução alguns anos depois. A LEI N° 3.004, de 21/12/1966, reduz de aproximadamente 1/3 os índices de aproveitamento, iniciando uma tendência que prosseguiria na década seguinte, acompanhada por reduções drásticas de alturas. É evidente que tamanha redução na capacidade construtiva dos terrenos, e nas alturas permitidas para as edificações, sempre negadas pelos urbanistas municipais em suas exposições ao Conselho e ao público no final dos anos 50 e início dos 60, vai consolidar uma cisão entre as instâncias técnico-institucionais e o setor imobiliário. Já presente ao longo dos anos 50 nos embates com Paiva, a cisão vai aprofundar-se ao longo dos anos 60, estendendo-se aos círculos acadêmicos e de representação profissional, opondo-os quase monoliticamente ao que se convencionou chamar "o mercado".

Da mesma forma, procurando estender a abrangência do Plano às áreas já ocupadas ou de expansão urbana fora dos limites originais de 1964, são editadas sucessivamente as extensões B, C e D. A EXTENSÃO B foi editada em 1967, incluindo o bairro industrial de Navegantes. A EXTENSÃO C, em 1972, incluindo o restante da zona Nordeste, entre a Avenida Assis Brasil e a várzea do rio

³⁷ROVATTI, 2000, op. cit. p.333-34

Gravataí, então consolidada como nova área de localização industrial. Finalmente, em 1975, a EXTENSÃO D estenderia a incidência do Plano ao conjunto da área urbana então ocupada da cidade.

A CIDADE ENFIM MODERNA

Nas sucessivas análises, o Plano Diretor de 1959-61 vem sendo usualmente identificado com as teses do urbanismo moderno, tais como definidas nos CIAM e codificadas na Carta de Atenas. A vinculação com Paiva, e as referências ao *Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados na Carta de Atenas*, de 1951, como base para o Anteprojeto do Plano, reforçam essas relações. Entretanto, assim como vimos que o *Ante-projeto* de Paiva e Demétrio Ribeiro revelava uma mescla de referências bem mais impura (do ponto de vista das teses do urbanismo moderno), o Plano Diretor de 1959-61 também esconde em sua aparente homogeneidade e coesão uma trama complexa de influências.

O urbanismo dos CIAM certamente é uma delas. Ele se manifesta na insistência no zoneamento das funções urbanas, na indução ao edifício como prisma isolado sobre pilotis como tipo predominante (pelo menos nos bairros), e na adoção da unidade de vizinhança como princípio fundador do modelo espacial do plano, enquanto célula para a nova cidade. As referências ao conceito de unidade de vizinhança como base para a distribuição e zoneamento das atividades residenciais no espaço urbano já foram tratadas no capítulo anterior. No Plano Diretor de 1959-61, sua importância é evidente:

“O Plano procura organizar as áreas residenciais em unidades de habitação, limitadas pelas vias de tráfego geral, no interior das quais se possibilitará o sossego e tranqüilidade indispensáveis, além de dotá-las pelo menos de uma unidade escolar, áreas adequadas à recreação infantil e áreas verdes de uso público. Na junção de diversas unidades prevê-se a construção de mercados para abastecimento”. (p. 41)

Outros autores apontam a filiação do Plano à corrente de planejamento científico, baseado na pesquisa urbana, na “neutralidade técnica” das soluções propostas pela doutrina, e na crença no poder quase mágico do Plano como solução para os problemas da cidade contemporânea. O Plano de 1959-61 efetivamente partilha dessa crença. Mesmo o reduzido conhecimento formal da realidade local poderia ser superado através da força e da validade das teses do urbanismo modernista, e os problemas apontados “*precisam ser superados cientificamente*”, através de um Plano Diretor que adote “*princípios realmente técnicos*”, tornando possível “*disciplinar o crescimento, zonedar as funções urbanas e, em etapa posterior, controlar a migração do homem do campo*” (p. 11) ³⁸.

³⁸ É interessante pensar como um Plano Diretor urbano poderia, mesmo numa etapa posterior, “*controlar a migração do homem do campo*”, que não seja da zona rural de Porto Alegre para sua zona urbana.

Com a aprovação do Plano Diretor, ficariam instituídas “*novas normas que favorecem o desenvolvimento racional da vida urbana*”, e sua aplicação “*se constituirá em valiosa experiência para os técnicos projetistas*”, permitindo levar adiante “*a grande tarefa da planificação da cidade em benefício da coletividade e para o progresso de Porto Alegre*” (p. 12). Com base nessa visão do Plano como panacéia científica para os males da cidade, Nygaard identifica sua filiação às teses positivistas e do urbanismo moderno, anotando ainda uma discutível conexão às teses lebrebianas³⁹ que, se existente (e não há nenhuma evidência disso no Plano ou nos documentos correlatos), é certamente involuntária.

Investigações mais recentes têm ressaltado a influência de outro paradigma, até os anos 90 insuspeito: a legislação urbana americana, especialmente o Plano de Nova York. Paradoxalmente, ele surge para orientar os trabalhos de elaboração do Plano em relação a como lidar com a verticalização e o adensamento considerados “excessivos” do centro urbano (Fig. 5.26). A legislação anterior ao Plano promovia a verticalização, associada então ao progresso, através do incentivo à construção em altura e da vedação à construção de edificações baixas na área central da cidade.

Vimos que o processo tinha atingido seu clímax com a Lei nº 986, de 1952, que definia alturas máximas relacionadas às larguras das vias, mas permitia, através de recuos sucessivos, que esses limites fossem ultrapassados. A Lei se baseava numa interpretação dos dispositivos de escalonamento de alturas vigentes na legislação de Nova York. Com base nela, foi possível durante a década de 50 a construção dos edifícios mais altos de Porto Alegre até hoje. Essa cidade crescentemente verticalizada, mas entre divisas, provocou entre os técnicos da Prefeitura, liderados por Paiva, o que chamamos de *vertigem das alturas*, uma reação contra o que era tido como “*excesso de densificação*”, levando-os a buscar novos dispositivos capazes de controlar e reverter a tendência. Curiosamente, foram encontrá-los na mesma legislação que tinha inspirado a Lei anterior.

*“Ao longo de todo o período de elaboração de um novo Plano Diretor, a partir de 1954, as discussões realizadas no âmbito do Conselho revelavam ser essa uma das questões que suscitaram os debates mais veementes entre a equipe técnica e os representantes dos investidores imobiliários, que viam na limitação de altura das construções um entrave significativo aos seus negócios. O encaminhamento dessa questão pela equipe técnica fez-se através da adoção de um novo instrumental de definição da altura das construções inspirado no urbanismo americano, mais especificamente no já citado Regional Survey of New York and its Environs”.*⁴⁰

Dessa forma, a imagem de Nova York, onde os arranha-céus apareciam com seus volumes definidos com recuos progressivos em todas as faces, contrastava com a situação de Porto Alegre, onde os edifícios, cada vez mais altos (mas ainda muito menores que aqueles), deixavam aparentes suas empenas

³⁹ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 101.

⁴⁰ ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 170.

cegas e áreas de iluminação. Como as regras vigentes não previam recuos laterais, eles somente eram utilizados para providenciar áreas mínimas de iluminação e ventilação dos compartimentos⁴¹. Isso permite a Almeida concluir:

*“Nova York inspirou os arquitetos e urbanistas a buscar nos dispositivos do Regional Plan Association, elaborado pela Russell Sage Foundation entre 1927 e 1931, os instrumentos que possibilitaram a construção dessa imagem. Disponível na biblioteca da Divisão de Urbanismo, os oito volumes do plano serviram, assim, de base para a elaboração dos novos instrumentos, agora não mais baseados no critério da largura da rua, como até então, mas sim na dimensão dos terrenos. Os índices de aproveitamento e as taxas de ocupação referidos às dimensões dos lotes iriam definir a altura das construções”.*⁴²

Se o *Regional Plan* inspirou a definição dos instrumentos de controle urbanístico durante a elaboração do Plano Diretor de 1959, o detalhamento entre 1959 e 1961 utilizou-se de referência mais atualizada, o *Rezoning New York City*, publicado pela *City Commission* de Nova York em 1959, ou seja, concomitante à aprovação do Plano (Fig. 5.27). Assim, as referências da legislação americana se incorporaram ao planejamento urbano de Porto Alegre, num instigante “sincretismo” urbanístico com as referências do urbanismo “modernista” da Carta de Atenas, das unidades de vizinhança (e daí à fonte comum da Cidade-jardim), e às referências já presentes no meio local, identificadas nos estudos e planos anteriores de Edvaldo Paiva (a *Contribuição* e o *Ante-projeto*, mas também o *Expediente Urbano* de 1942) e de Arnaldo Gladosch.

Em artigo elaborado com experiência de quem iniciou sua prática profissional regida pelo Plano, e a perspectiva histórica proporcionada por quatro décadas de distanciamento, Elvan Silva procura “*uma apreciação de seus componentes ao mesmo tempo racionalizadores e utópicos*”, através do “*exame de alguns efeitos morfogênicos*”⁴³ dos dispositivos de controle urbanístico instituídos pelo Plano Diretor de 1959-61.

O Plano exerceu uma influência visível na configuração da morfologia e paisagem urbanas, na medida em que seus dispositivos de controle se aplicavam de forma incisiva sobre os elementos geométricos das edificações – altura, recuos e afastamentos – estabelecendo limites volumétricos para as construções e suscitando a criação de blocos prismáticos, implantados nos centros dos lotes, e

⁴¹ Elas se faziam dimensionadas pelo Código Civil, em termos de relações de vizinhança (afastamento mínimo de 1,5m das divisas para aberturas), e pelo artigo 8º da Lei nº 986: “Art. 8º - A superfície das áreas, por cujo intermédio se fizer o arejamento e insolação de qualquer pavimento dos edifícios, não será inferior a $3n+3$, sendo n o número de pavimentos; nos edifícios destinados à habitação múltipla ou coletiva serão permitidos poços de ventilação para banheiros e WC com áreas mínimas de um (1) metro quadrado” (Lei nº 986, de 22 de dezembro de 1952). Dessa forma foi possível a construção do prédio mais alto da cidade, o Edifício Santa Cruz, com 32 pavimentos e recuos laterais de divisas em apenas um metro.

⁴² Fayet, Carlos M. Depoimento oral. Porto Alegre, outubro de 2003, citado em ALMEIDA, 2005, op. cit., p. 171, e Moojen Marques, Moacyr. Depoimento oral. Porto Alegre, novembro de 2005.

⁴³ SILVA, Elvan. “Novas e velhas espacialidades: legislação e forma urbana em Porto Alegre”. In: *Topos – Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v.1 n.3, p. 11-15, jul/dez. 2004. Morfogênico, no caso, significa aquilo que gera a forma ou condiciona sua geração.



Fig. 5.25 - Processo de substituição tipológica no Bairro Mont' Serrat. Mapas fundo-figura sobre cadastros de 1956 e 1986.

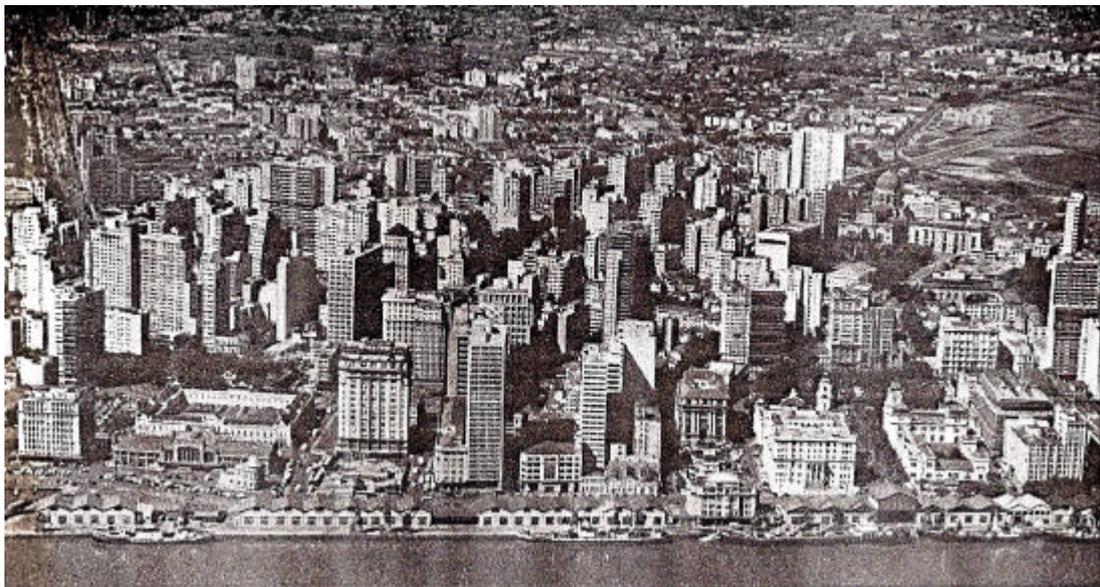


Fig. 5.26 - Plano Diretor 1959/61. Foto aérea do centro no início dos anos 60, apresentada na Introdução do Plano Diretor de Porto Alegre (edição 1964), ilustrando a "excessiva densificação".

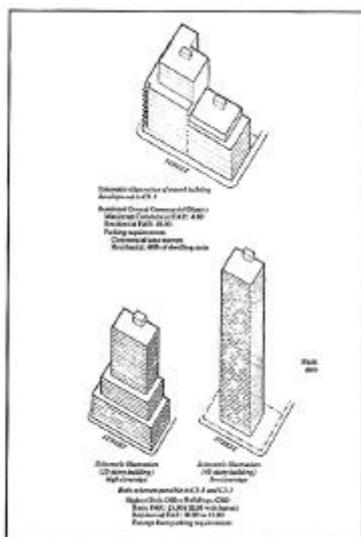


Fig. 5.27 - New York. Esquemas ilustrativos da aplicação da New York City Zoning Resolution de 1961. James Felt e New York City Planning Commission.



Fig. 5.28 - Lever House, 1951. Skidmore, Owings & Merrill (com Gordon Bunschaft). Park Avenue, New York.

geralmente sobre pavimentos térreos em pilotis. Para ele, trata-se de um esforço no sentido de instaurar uma nova espacialidade, entendida como algo mais que a mera condição daquilo que é espacial⁴⁴.

Para ele, é impossível não perceber a influência das doutrinas modernistas ortodoxas na formulação do Plano, principalmente dos “*cinco pontos da arquitetura moderna*”, de Le Corbusier, e os preceitos da *Carta de Atenas*, pois “*ao mesmo tempo em que definia as características da cidade moderna ideal, a doutrina da arquitetura de vanguarda também prescrevia as características da arquitetura que deveria recheá-la*”. Como a edificação ideal, na configuração implícita das normas do Plano, é o paralelepípedo implantado no centro do terreno, afastado das divisas do lote, sendo possível circular ao seu redor, Elvan Silva identifica este paradigma com a *Unité d’Habitation* de Marselha, emblemática da doutrina corbusiana, apontando a materialização do conceito, na sua acepção mais perfeita, nas superquadras de Brasília:

*“(...) onde os paralelepípedos, implantados segundo critérios de ortogonalidade, materializam alguns preceitos de um código da urbanização modernista, em conformidade com a argumentação enunciada na Carta de Atenas. A superquadra de Brasília refuta a espacialidade tradicional e materializa o conceito modernista de ‘unidade de vizinhança’, nos termos descritos por Walter Gropius.”*⁴⁵

Nessa linha de argumentação o Plano, atendendo ao escopo da Carta de Atenas, é geralmente associado à melhoria das condições ambientais da cidade, favorecendo sua qualidade de vida. Tal qualidade estaria assentada em dois aspectos. O primeiro é a habitabilidade: os edifícios isolados proporcionariam melhores condições de insolação e ventilação que a cidade tradicional, com seu “*compacto agrupamento de edifícios implantados lado-a-lado, paredes divisórias encostadas umas nas outras, ocupando quase totalmente a superfície do lote e gerando ‘poços’ de iluminação e ventilação escuros e úmidos, portanto insalubres*”. O segundo é a forma urbana resultante, que Elvan Silva denomina “*visualidade*”: o edifício em forma de paralelepípedo, implantado no centro do lote, ofereceria exteriormente “*uma imagem mais ‘limpa’ e uma capacidade de percepção estética mais rica e variada*”, e do interior para o exterior, “*pode-se visualizar espaços e objetos mais aprazíveis que a opressiva imagem de uma parede cega a menos de dois metros da janela*”.

⁴⁴ O vocábulo espacialidade deve ser aqui entendido como um “*sistema de atributos morfológicos dos objetos arquitetônicos, bem como as relações entre os próprios objetos considerados, e daqueles atributos entre si, vistos como propósitos programáticos*”. SILVA, 2004, op. cit., p. 12.

⁴⁵ Idem, pp. 12-13. Para Gropius, “*somente vivendo em uma unidade de vizinhança bem integrada pode o cidadão de nossos dias experimentar e aprender o procedimento democrático de dar e receber. As unidades de vizinhança sadias constituem por conseguinte os canteiros naturais para obter melhores relações humanas e níveis de vida mais elevados. Ajudam a desenvolver um sentido de lealdade para com a comunidade, que encontra expressão na ação concertada para o progresso social e cívico*” (GROPIUS, Walter. *The New Architecture and the Bauhaus*. London: Faber and Faber, 1955, p. 152).

Ele conclui pelas vantagens da morfogênese implícita na doutrina modernista da arquitetura, presente nos dispositivos do Plano, em relação à urbanização tradicional, ilustradas nos atributos das superquadras de Brasília, em aspectos de habitabilidade fisiológica e psicológica. Mesmo ressaltando as distorções posteriores, com “*modificações que já descaracterizaram aqueles objetivos e seus resultados*”, e a preocupação com a maior rentabilidade dos investimentos imobiliários, que se refletiria na perda de alguns atributos mais visíveis, o balanço do Plano Diretor revelar-se-ia amplamente favorável.

*“A paisagem urbana de Porto Alegre, durante três décadas, clarificou positivamente os preceitos do Plano Diretor de 1959. Mesmo que muitos edifícios daquela morfologia tenham sido cosmeticamente tratados para exibir algum ‘estilo’, sua integridade programática e seu conceito de funcionalidade não foram afetados. Como fragmentos de uma desintegrada concepção de superquadra, lembravam e ainda lembram os prismas platônicos preconizados pela doutrina modernista. Assim, é lícito afirmar que aquela ‘imposição’ da doutrina modernista, de cima para baixo – como ocorreu com o Plano Diretor de 1959, em Porto Alegre -, foi uma atitude legítima e louvável, tomada por profissionais com firmes convicções, e que, felizmente, viam no exercício profissional não apenas a oportunidade, mas principalmente o dever de contribuir para melhorar o mundo visível. Naturalmente, pode ter havido falhas de avaliação, em termos de pormenores; mas o conceito geral estava certo”.*⁴⁶

Essa mesma linha de argumentação é retomada por Luís Henrique Luccas em sua tese sobre a arquitetura moderna em Porto Alegre. No seu capítulo 4, o Plano Diretor de 1959 é focado sob dois ângulos distintos, o das idéias e o dos resultados: como produto de uma época, “*concepção normativa cuja intenção era organizar a produção de uma cidade moderna através de seus edifícios, usos funcionais e redesenhos viários*”, e do ponto de vista de seus efeitos sobre a configuração da cidade⁴⁷. No primeiro caso, Luccas identifica a origem do Plano no anteprojeto de Paiva e Demétrio Ribeiro “*sob a inspiração da Carta de Atenas*”, associando-a à vertente corbusiana: “*Contagiado pelo conceito de cidade na natureza de Le Corbusier, o Plano definitivo apresentou uma preocupação com a proporção dos espaços verdes em Porto Alegre*”.

Entretanto, dos três exemplos apresentados, dois não parecem pertencer a esta vertente: a Ilhota apresenta “*um desenho urbano que conjugava arruamentos e lotes convencionais à previsão de edifícios públicos modernos, implantados sobre áreas verdes*”; e a Primeira Perimetral, considerada ‘a obra de maior destaque prevista no Plano Diretor’, previa a adoção das tradicionais galerias cobertas (de Agache, da SFU e de Gladosch) no trecho entre as avenidas Borges de Medeiros e João Pessoa. É apenas na urbanização da Praia de Belas que vai identificar um projeto inspirado em Le Corbusier, “*um esquema tabula-rasa (sic)*

⁴⁶ SILVA, 2004, op. cit., pp. 14-15. Nessa avaliação moral do Plano (e do urbanismo moderno), ele aproxima-se da argumentação de KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel-Edusp, 1990.

⁴⁷ LUCAS, Luís Henrique Haas. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre sob o mito do “gênio artístico nacional”*. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2004 (Tese de Doutorado em Arquitetura), pp. 207-209.

*dispondo 'torreões brancos' sobre o parque", reconhecendo a filiação no gesto geográfico do aterro: "A natureza era moldada pela vontade humana, recompondo as margens do Guaíba a partir da ponta do Gasômetro em linhas retas, como parte de uma cartesiana orientada no sentido norte-sul".*⁴⁸

No segundo caso, destaca o "esforço desmesurado do Plano para estabelecer um denominador comum entre os edifícios do tecido moderno idealizado através de um regime de alturas e afastamentos periféricos", reconhecendo a dificuldade de impor o modelo "Carta de Atenas" a uma cidade real com infinita diversidade de padrões de loteio e traçado, e de vocações funcionais e morfológicas. As tentativas de tornar mais flexível a aplicação do regime, permitindo maiores alturas com maiores afastamentos, resultaram em agravamento da situação, eliminando-se a continuidade das edificações na configuração das ruas, aumentando a variedade de alturas e acentuando a fragmentação do conjunto urbano.

*"O 'envelope' destinado a ser ocupado pelo projeto resultava bastante justo, dificultando ainda mais a obtenção de formas com a autonomia e a racionalidade cartesiana desejada: as pressões dos afastamentos imprimiam freqüentemente as formas oblíquas das divisas nos volumes atingidos".*⁴⁹

Apesar disso, Luccas identifica alguns edifícios que logram transmitir de forma exemplar e com qualidade arquitetônica as transformações ocorridas sobre o programa da habitação coletiva no período, utilizando a normativa com inteligência, citando os edifícios Faial (1962) e Christoffel (1962), ambos de Emil Bered⁵⁰. Podemos acrescentar mais alguns exemplares, como os edifícios Floragê (1963, David Libeskind), Presidente (1970, Newton Obino, Cláudio Araújo e Carlos Eduardo Comas), Palácio Versailles (1970, David Bondar e Arnaldo Knijnik), uma pequena série de edifícios de extração miesiana de Edgar do Valle, e uns poucos mais. Entretanto, entendemos que eles representam as exceções, não a regra.

Se pensarmos na qualidade da arquitetura "média" como padrão de avaliação da produção arquitetônica de um determinado lugar e período, o panorama revela-se desanimador para a média da produção realizada sob a normativa do Plano Diretor. Evidente que a responsabilidade não é unicamente do Plano. Devemos buscar suas causas também na progressiva 'fadiga' da arquitetura brasileira em suas vertentes mais vigorosas (as chamadas escolas modernista "carioca" e "paulista"), no decorrer dos anos 60 e 70, e nas peculiaridades da situação gaúcha.

⁴⁸ LUCAS, 2005, op. cit. (O OUTRO FATOR DE CAMBIO: O PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE, p. 207 a 211), p. 209 e figuras 13, 14 e 15.

⁴⁹ Idem, p. 211.

⁵⁰ Os dois demonstram "de forma coetânea e em padrão semelhante, a abordagem do autor em duas situações distintas: o primeiro exemplo profundamente comprometido como solução inserida em um tecido urbano tradicional, com a presença de uma galeria de circulação de pedestres atrelada à sua base; e o segundo esboçando de modo pioneiro uma solução de edifício isento das divisas, a partir da nova legislação do Plano Diretor vigente desde 1959". Idem, p. 221.

Do primeiro caso, se ocupam diversos estudos, mas o tema apenas tangencia nosso objeto. O segundo é descrito por Luccas na sua tese, em UM LUGAR AO SUL⁵¹, destacando características de liderança e da constituição do grupo hegemônico, e crise disciplinar. Acrescentaríamos as transformações na formação acadêmica e profissional (agravada com a crise dos expurgos da segunda metade da década de 60 na Universidade), e outras circunstâncias da própria condição sulina, como marginalidade frente aos centros hegemônicos, características da formação do mercado imobiliário e do setor da construção, e crise do modelo sócio-econômico gaúcho. Mesmo considerando as circunstâncias de história e contexto, entretanto, entendemos que os dispositivos do Plano foram fundamentais para essa baixa qualidade “média”.

A aplicação dos dispositivos de controle previstos no Plano estabelece um “envelope edificado” para os terrenos, e a correlação entre eles faz com que este envelope seja justo. A maior parte da produção residencial, lutando contra este “*envelope justo*” do regime urbanístico, com poucas referências formais, e enfrentando os terrenos restritos do parcelamento existente nos bairros residenciais (a maior parte entre 9 e 15 metros de testada, com profundidade 3:1 ou mais profundos), resultou numa coleção anódina e recorrente de pequenos prismas retangulares, afastados uns dos outros cerca de seis metros, com pequenas variações no recuo frontal, no volume e na altura (Fig. 5.25).

O “*envelope justo*” resultante da aplicação dos instrumentos de controle urbanístico é justamente um dos problemas práticos mais destacados por arquitetos e usuários que tiveram a oportunidade de lidar com o Plano na vida profissional. O próprio Elvan Silva, antes de evoluir para uma posição de endosso ao modelo do Plano, chamava a atenção para o caráter impositivo da legislação urbanística, em termos tipológicos e morfológicos, para o equívoco de encará-la como missão contra a “especulação imobiliária”, e para a aplicação literal de preceitos de uma doutrina que pressupunha determinadas circunstâncias a um contexto inadequado⁵².

O processo de geração da forma arquitetônica não ocorre num plano de inteira liberdade, mas imantado e limitado por pressões de diversas naturezas. Ao lado da economia, a legislação urbanística constitui a mais efetiva dessas formas

⁵¹ “A experiência periférica ocorrida em Porto Alegre não contaria com a presença de líderes aglutinadores, como Vilanova Artigas, muito menos com homens do porte de Lúcio Costa, capazes de iluminar o caminho. Ao contrário, se Graeff e Demétrio exerceram uma certa liderança entre os jovens arquitetos locais naqueles anos iniciais, essa liderança funcionou mais como uma contra-marcha à desmedida liberdade formal dominante; o que resultava da aproximação de ambos à doutrina do realismo socialista, que compartilhavam de modo diferenciado: Graeff acentuando a busca de uma coerência formal; e Demétrio de coerência ética. (...) A arquitetura local também não pode contar com a acumulação de um conhecimento sedimentado, atingido através da disciplina acadêmica, como ocorreu com a experiência moderna uruguaia: se havia na produção local um comedimento semelhante àquela, faltava-lhe o mesmo ‘estofo’ projetual e qualidade construtiva.” Cf. LUCCAS, 2004, op. cit., p. 298.

⁵² SILVA, Elvan. Porto Alegre: considerações sobre a produção da paisagem urbana. PANIZZI e ROVATTI (org), 1993, op. cit., p. 211-219.

de pressão, pela observância compulsória a normas e dispositivos de enorme influência na configuração da paisagem urbana. Como os dispositivos não são neutros, e por trás de sua elaboração sempre existe uma determinada concepção da arquitetura, da cidade e da paisagem urbana, podemos falar de um *imaginário normativo*, que reflete a concepção hegemônica entre os responsáveis pelo controle da produção da cidade. Silva observa que o arquiteto, ao projetar com um olho na criação e outro nos dispositivos legais, nunca é o único autor de sua proposta, sujeitando-se a alternativas indesejáveis ao projeto, mas compulsórias.

No caso do Plano Diretor de 59, parece claro que a concepção hegemônica considerava nocivo o aumento de altura das edificações, e vários dispositivos limitavam este crescimento. A exigência do afastamento proporcional é o mais efetivo. A altura dos edifícios, dentro de um teto genericamente baixo, era estabelecida pelo confronto entre os afastamentos e o número de pavimentos que viabilizasse economicamente o empreendimento, compatibilizando o custo do terreno com o custo unitário do imóvel. Os dispositivos determinantes da forma arquitetônica – principalmente os afastamentos em todas as faces proporcionais à altura – levavam fatalmente ao prisma, em forma de paralelepípedo e perpendicular à rua, já que os limites na taxa de ocupação e no índice de aproveitamento dificilmente eram atingidos. Restava ao projetista preencher, com a edificação, todo o prisma virtual decorrente da aplicação dos afastamentos proporcionais.

O controle no índice de aproveitamento também tinha influência na geração da forma, e participava da formação do *imaginário normativo*. Como as áreas abertas de uso comum no pavimento térreo não eram computadas no índice de aproveitamento e no cálculo da altura das edificações, o Plano induzia fortemente a utilização do pavimento em *pilotis*. A intenção do *imaginário normativo* era induzir a socialização através da forma arquitetônica, incrementando a qualidade de vida, pois em tese a área bonificada seria utilizada para lazer, recreação e convívio. A distância entre as intenções e os resultados efetivos da aplicação desses dispositivos é visível: o rigor do clima, as demandas de uma cultura urbana com outras formas de recreação, e a pressão por segurança, privacidade e estacionamentos acabaram por comprometer irremediavelmente o ideal de socialização ao nível do solo.

O *imaginário normativo* do plano tinha em mente a aplicação sobre a cidade real de uma série de preceitos ideais da “Carta de Atenas”, como “(...) *que se proíba o alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação*”, e que sejam “(...) *implantadas a grande distância umas das outras, deixem solo livre a favor de amplas superfícies verdes*”, ambos provenientes da versão de Le Corbusier. Entretanto, é evidente que a doutrina está sendo aplicada a um contexto inadequado, já que sempre pressupunha uma cidade de solo livre e indiviso, com a extinção ou severa limitação à propriedade privada do solo urbano. A contradição que se estabelece entre as regras e a fragmentada propriedade do solo, as condições peculiares de traçado e parcelamento, o peso do patrimônio existente, e os interesses imobiliários, choca-se com o *imaginário normativo*,

friccionando a relação entre o controle do Plano e os agentes privados da produção da cidade.

O Plano de 1959 tinha o propósito, em princípio saudável, de ordenar e direcionar positivamente o crescimento da cidade. Para isso, o *imaginário normativo* julgava necessário submeter ao controle do Plano tanto o processo geral de desenvolvimento urbano, quanto os processos localizados e generalizados de expansão e substituição tipológica, impedindo que fossem ditados pela “especulação imobiliária”. A expressão envolvia um equívoco de base, e aplicava-se generalizada e indiscriminadamente a um grande espectro de agentes e interesses em jogo na produção do espaço urbano. Em princípio, qualquer empreendimento era considerado “especulação imobiliária”, e qualquer empreendedor um “especulador imobiliário”, cabendo ao Plano e a seus controladores a tarefa (ou melhor, a “missão”) de garantir a proteção dos interesses coletivos contra os ferozes apetites do mercado e da especulação.

É evidente que ao Plano Diretor não cabe apenas conter a especulação imobiliária, mas garantir um mínimo de respeito recíproco entre as condições existentes e futuras de produção da cidade, institucionalizando um pacto entre os agentes e interesses envolvidos, em proveito da coletividade, em termos funcionais, ambientais, sócio-econômicos e culturais. O mito da cidade racionalmente planejada traz consigo a noção de uma idéia única a presidir sua produção. Quando associado à defesa do interesse público, acaba legitimando o autoritarismo inerente aos códigos normativos. Para Roncayolo, essa conjunção responde pelo fracasso de muitas propostas:

*“Poucas vezes o urbanismo se subtrai à tentação e à necessidade do autoritarismo. É provável que o drama do urbanismo moderno consista em adiantar-se demasiado aos costumes sociais, ou exercer somente a segunda parte de seu rol, ou seja, a racionalização mais ou menos inconclusa, truncada ou falida das tendências dominantes da sociedade. A criação se transformou em fórmula: daí os enormes fracassos registrados, ao menos até agora (Brasília é um caso típico) ou as reduções empobrecedoras (a ville radieuse de Le Corbusier transformada em modelo das cidades-dormitório periféricas)”.*⁵³

Esse autoritarismo messiânico e intrínseco ao Plano é ilustrado pela postura do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/RS, um de seus principais avalistas, que numa linha de “predominância disciplinar” considerou o Plano Diretor de 1959 como “*patrimônio do povo de Porto Alegre*”, e nessa condição deveria ser preservado pelos seus representantes “*da pressão dos interesses particulares que eventualmente procuram deturpar ou impedir sua aplicação*”⁵⁴. Nygaard nota acertadamente o absurdo da situação, pela qual o estudo, a previsão e a programação da cidade eram considerados atributos exclusivos de uma determinada corporação técnica, que se autorizava a falar em nome da sociedade, impor a ela uma determinada concepção espacial, justificada por um

⁵³ RONCAYOLO, Marcel. La ciudad. Barcelona: Piados, 1988, p.126.

⁵⁴ JORNAL DO IAB, 1959, p. 16, in NYGAARD, 1995, p. 104.

imaginário normativo próprio, e ainda mais, preservar esta concepção e seus padrões correspondentes contra as ações da própria sociedade.

INDEPENDENCIA OU MORTE

Como vimos no capítulo anterior, a Avenida Independência vinha se constituindo, durante a década de 50, numa espécie de “*Strada Nuova*” porto-alegrense, ilustrando a introdução e progressiva hegemonia de um tipo de edifício, associado à normativa do gabarito e do alinhamento. Isso ocorreu porque a avenida era a principal ligação entre o centro e os bairros de maior renda, ao longo do divisor principal que iniciava na ponta da Rua Duque de Caxias, e à época chegava até a Praça Japão e além, com terrenos de dimensões adequadas em função da ocupação anterior por casarões, mansões e palacetes, permitindo sua entronização como vitrine privilegiada do novo tipo. Durante a década, quase todas as suas esquinas tinham sido edificadas com edifícios residenciais altos, ao redor de 12 pisos, com térreos comerciais em colunatas de dupla altura, obedecendo ao recuo de 4 metros (Fig. 5.29).

Em função dessa vitalidade, e das características de seu parcelamento nos terrenos remanescentes (quase todos em meio de quadra), o impacto da nova normativa estabelecida pelo Plano Diretor vai ser especialmente intenso, introduzindo rupturas violentas na morfologia e na paisagem urbana da avenida (e do bairro Independência, estruturado por ela). Pior, a manutenção dessas características normativas nos planos posteriores (1º PDDU e depois o PDDUa), virtualmente condenou-a à incompletude e à estagnação decorrente. O processo é reconhecido inclusive por Weimer⁵⁵, que o descreve com argumentação circular, quase tautológica, mas chegando às mesmas conclusões.

O zoneamento de usos do Plano previa, a partir da Rua Conceição até a Praça Julio de Castilhos, zona residencial tipo ZR3, permitindo usos diversificados, aproveitamento 10 (área construída de dez vezes a área do terreno) e taxa de ocupação 2/3. O zoneamento de alturas, Z4, determinava o máximo de 60 metros, ou cerca de vinte pavimentos. Embora o índice reduzisse à metade o

⁵⁵ “Enquanto os velhos sobradões das ruas senhoriais de outrora, que abrigavam não mais de uma dezena de pessoas, iam sendo colocados abaixo e substituídos por arranha-céus de duas dezenas de andares, o equivalente a qualquer coisa semelhante a uma centena de apartamento ou meio milhar de habitantes, as ruas se tornavam disformes devido aos alargamentos parciais que não podiam ser implantados em sua plenitude porque nem todos os prédios haviam sido demolidos, a municipalidade não podia alargar os trechos recuados porque, para as devidas desapropriações, não tinha numerário e este tinha de ser investido na substituição das velhas redes públicas que ainda estavam em plenas condições de uso, por outras que pudessem atender à nova demanda desmesuradamente maior, com o duplo desgaste da perda das velhas e a onerosidade das novas”. WEIMER, op. cit., pp. 204-205. Ele conclui acertadamente que “O resultado lógico deste estado de coisas foi a paralisação da substituição dos imóveis antigos por novos. Com isto foi se criando uma situação híbrida na qual a cidade antiga se manteve parcialmente concorrendo e atrapalhando a constituição da nova que ficou condenada nunca ser completada”.



Fig. 5.29 – Foto aérea da Avenida Independência, entre Praça Dom Sebastião (com Túnel da Conceição, à esquerda) e Praça Júlio de Castilhos (com Edifício Esplanada e Vila Rica, à direita).



Fig. 5.30 – Avenida Independência: Edifício Britânia (no 190) com empenas e áreas de iluminação na divisa, junto ao Túnel da Conceição.



Fig. 5.31 – Praça Júlio de Castilhos: Edifício Vila Rica (no 1275), torre residencial sobre base comercial do



Fig. 5.32 – “Praça Júlio de Castilhos, com prédios construídos em época anterior à legislação urbanística. A não exigência de afastamentos entre edifícios conduziu à implantação de verdadeiras muralhas de concreto”. Legenda da foto no Álbum de Divulgação do 1º PDDU ilustra persistência do preconceito estético contra um dos espaços melhor configurados da cidade.

aproveitamento real praticado na década anterior, os instrumentos em si permitiam manter sua ocupação por edifícios altos nos padrões que vinham predominando, reduzindo-se as áreas dos pavimentos. Entretanto, a normativa, quando detalhada da Lei nº 2046/59 para a Lei nº 2330/61, escondia uma verdadeira armadilha para a avenida (como para as outras avenidas radiais principais), com a introdução de uma nova regra: a partir de 10 metros de altura (ou três pavimentos), os prédios deveriam manter afastamentos laterais e de fundos de 1/5 da altura (não inferior a três metros), e para alturas maiores um recuo de frente também equivalente, sem prejuízo do recuo de jardim, mantido como recuo viário.

Com esse dispositivo, introduzia-se a partir da década de 60 uma nova tipologia – a torre recuada sobre base extensiva de um a três pavimentos nas divisas e no alinhamento, tendo como provável referência a *Lever House* em Nova York (SOM, com Gordon Bunschaft, 1951) e precedentes nacionais paulistas. Aqui, pelas circunstâncias de sua aplicação, ficou conhecida como a “*mastaba*”.

As condições de parcelamento e as dimensões dos terrenos disponíveis na avenida não permitiram mais do que alguns exemplares do novo tipo: os edifícios com base comercial e torres residenciais entre o Colégio Rosário e a Rua Barros Cassal (Fig. 5.33), o edifício Esplanada Independência (com doze pavimentos e base comercial, entre as ruas Barros Cassal e Garibaldi), e o Edifício Vila Rica (Fig. 5.31) na esquina com a Rua Ramiro Barcelos, em diagonal com o Edifício Esplanada, ícone do tipo anterior. A confrontação dos dois edifícios, empreendimentos de escala e clientela similares, permitiria comparar as características dos dois modelos. Entretanto, o Edifício Esplanada é exemplar de tipologia e forma de construir a cidade, praticadas extensivamente nas avenidas principais ao longo da segunda metade da década de 40 e toda a década de 50, enquanto o edifício fronteiro constitui praticamente uma exceção dentro de outras, e assim a análise crítico-comparativa fica prejudicada ou comprometida.

Nos demais lotes da avenida, a maior parte de pequenas dimensões, era possível a apenas a construção de pequenos edifícios comerciais de até três pavimentos, nas divisas, ou a absurda “*mastaba*” baixa de quatro a seis pavimentos com recuo a partir do segundo ou terceiro (Fig. 5.34). Com corpo estreito, às vezes apenas três a quatro metros, sobre base de altura praticamente equivalente, configuravam uma aberração tipológica, ilustrando uma enorme defasagem entre o contexto normativo e seu contexto de aplicabilidade. Imaginando o edifício *Lever House* como paradigma, acabaram favorecendo aqueles, e por sua inviabilidade e malogro, a paralisação do processo de substituição tipológica na avenida, com a cristalização de uma paisagem urbana fragmentada, incompleta e ambientalmente deteriorada.

A fragmentação era reforçada pela permanência de pequenos trechos contínuos de velhos casarões no antigo alinhamento, de alguns palacetes e mansões com seus jardins frontais e laterais, e pequenos prédios anônimos de diversas épocas, formando um perfil descontínuo e “denteado”, tanto em termos planimétricos quanto de volume (Figs. 5.35 a 5.38). O processo é analisado por

Maria Almeida, que nota a ausência na norma de dispositivos aptos a lidar com essas preexistências, que de fato constituem um dado de contexto essencial.

“A sucessão de tipologias ao longo do tempo foi criando uma paisagem fragmentada acentuada pela permanência em alguns trechos dos antigos sobrados e palacetes. As leis editadas na década de 50 não previam a sua preservação. Pelo contrário, ao estabelecerem dispositivos obrigatórios para o alargamento da avenida, indicavam a intenção de ver desaparecer as antigas estruturas edilícias, privilegiando-se a ampliação das dimensões da via para adequá-la às exigências dos novos tempos”.⁵⁶

No final da década de 60, o prefeito Célio Marques Fernandes reformou a avenida, asfaltando-a, eliminando o canteiro central com suas palmeiras da Califórnia (apenas umas poucas remanesceram, junto à Praça Júlio de Castilhos), e retirando os trilhos e os bondes elétricos. A qualidade ambiental e funcional caiu mais um pouco. Mais recentemente, a adoção de mão única no sentido centro-bairro, com introdução de corredor de transporte coletivo no contra fluxo, decretou o golpe de misericórdia na velha avenida, condenando-a a deterioração. O processo de decadência, de resto, seguiu o exemplo das outras radiais importantes, seccionadas e engessadas com corredores de transporte coletivo de baixíssima qualidade ambiental, estabelecendo rupturas espaciais e funcionais importantes na vocação comercial de antigos centros de bairro.

Nas outras áreas habitacionais já consolidadas da cidade, incidia o zoneamento de alturas ZR5. Nelas, a normativa determinava os afastamentos laterais e de fundos desde o nível do solo ao teto do último pavimento. O afastamento de frente se somava ao recuo para jardim de quatro metros. Os bairros tradicionais, como Petrópolis, Menino Deus e os bairros de classe média e alta da direção norte e nordeste (Moinhos de Vento, Auxiliadora, Mont’Serrat, Higienópolis) foram sendo ocupados com este padrão tipológico, formado por pequenas edificações isoladas nos lotes, com afastamentos proporcionais à altura.

Como o padrão de parcelamento predominante nesses bairros era de lotes cuja testada variava entre 10 e 15 metros, os dispositivos de altura, combinados com o aproveitamento e ocupação, definiam pequenos envelopes prismáticos com frentes ao redor de 6 a 7 metros, afastados entre si na mesma proporção. Os terrenos maiores permitiam maiores alturas, com maiores afastamentos, mas não eram muitos, e eram disputados por construtores e incorporadores. Os lotes antigos, inferiores a dez metros de testada, não permitiam aproveitamento para a habitação coletiva, impedindo sua substituição tipológica. Bairros inteiros, alguns com patrimônio imobiliário vetusto ou inadequado, foram impedidos de renovar seu estoque, por incompatibilidade entre os padrões de viabilidade imobiliária vigentes e os permitidos pelo Plano.

⁵⁶ ALMEIDA, 2004, op. cit., p. 242. Em *REVERTENDO TENDÊNCIAS – A CIDADE PÓS-1959*, Maria Almeida analisa o processo de reversão da tendência de verticalização da cidade, estabelecido pelo Plano de 59/61, ilustrando-o com exemplos do Centro e da própria Avenida Independência, alguns destes comuns aos aqui utilizados.

A aplicação dos dispositivos de controle, associados aos onipresentes “recuos para jardim”, imprimiu uma verdadeira “marca” na paisagem urbana: prismas soltos nos terrenos, sobre *pilotis*, com forte presença dos jardins frontais, a descontinuidade dos alinhamentos, a ruptura da continuidade da rua, em termos visuais e morfológicos, e uma indefinição perceptiva e conceitual na continuidade e limites da separação entre os âmbitos público e privado. Os padrões foram ajustados em 1966, com redução de aproveitamento na ordem de 1/3, e de alturas, e os prismas, que já eram pequenos, reduziram de tamanho. Ao final da década de 60, os efeitos da aplicação das normativas do Plano Diretor estavam visíveis por toda a cidade, com a contenção do processo de verticalização no centro e nas avenidas, e a expansão do novo padrão tipológico pelos bairros.

Nessa expansão, o edifício isolado passou a constituir a tipologia dominante, reforçado e consagrado pelas legislações que se seguiram. As “Extensões do Plano” foram ampliando a abrangência da normativa às novas áreas, mantendo os padrões espaciais e funcionais de zoneamento da ZR5, e apenas variando ao incorporar áreas industriais ou comerciais consolidadas. Finalmente, o 1º PDDU de 1979 consagrou estes mesmos dispositivos, reduzindo o aproveitamento e a altura, ou seja, “encolhendo” ainda mais os prismas resultantes. Mesmo reformado em 1987, o padrão básico foi mantido até o final do século XX. Dessa forma, concordamos com Almeida, que por quarenta anos os bairros residenciais da cidade foram construídos com essa imagem e padrão tipomorfológico, e as zonas de expansão a incorporaram e difundiram.

“A partir de 60 a cidade cresceu sob a orientação de modelos tipológicos onde predominou a inserção isolada do edifício no lote. Esse modelo provocou o desaparecimento das empenas cegas como queriam os urbanistas modernos da década de 1950. Determinou também a descontinuidade dos alinhamentos e incentivou a presença dos pilotis nos pavimentos térreos. Abriam-se espaços intermediários entre a linha de separação do espaço público e privado, com a presença dos jardins frontais que os recuos obrigatórios determinaram. Esse modelo predominante para todas as zonas contidas entre a primeira e terceira perimetral, zonas Z4 e Z5 do zoneamento de alturas, como determinava a Lei nº 2.046 acabou por revelar uma outra paisagem distinta daquela primeira imagem da cidade verticalizada da área central”.⁵⁷

Maria Almeida conclui identificando uma correlação positiva entre o modelo tipológico preconizado pelos dispositivos urbanísticos e as tipologias edilícias surgidas no cenário da cidade a partir deles. Vemos com alguma cautela essa questão. O principal objetivo da normativa era impedir a verticalização e a densificação “excessivas” da cidade, ilustradas dramaticamente nas empenas cegas tão criticadas, ou na exposição das “entranhas” dos edifícios através de exíguas áreas de iluminação laterais (Fig. 5.30). O objetivo era conceitual, vinculado à difusão de novos padrões de habitabilidade e conforto, defendidos pelo movimento moderno, através de novo modelo espacial e padrão tipomorfológico, mas também ideológico, e certamente envolvia um persistente preconceito estético.

⁵⁷ ALMEIDA, 2004, op. cit., pp. 255-256.



Fig. 5.33 - Av. Independência. Edifício com base e torre de grande porte (modelo)



Fig. 5.34 - Av. Independência. Edifício com base e mini-torre em lote estreito.



Fig. 5.35 - Av. Independência nº 532. Edifício D. Florentina, torre sobre pilotis,



Fig. 5.36 - Av. Independência. Vista da avenida na esquina com Rua Santo



Fig. 5.37 - Av. Independência, esquina com Rua Santo Antonio. Empena cega do Edifício José Pilla (nº 720).



Fig. 5.38 - Av. Independência, esquina com Rua Garibaldi. Empena cega eternizada pela vizinhança de

Ao condenar as empenas cegas (resultado de um padrão tipo-morfológico derivado da normativa anterior, baseada no gabarito e no alinhamento), condenavam igualmente o padrão tipo-morfológico e o modelo de cidade a ele associado. Ora, as empenas cegas eram um dado do jogo nesse padrão, em função do ritmo desigual e inconstante de substituição tipológica, mas como um estado transitório. Ao completar-se o modelo, elas tenderiam a desaparecer. A exigüidade dos pátios e áreas de iluminação e ventilação era conseqüência de legislação complementar inadequada ou ausente (seu dimensionamento se fazia ainda pelo Código Civil). Poderia ser resolvida, ou ao menos muito melhorada, através de legislação específica, estabelecendo padrões mais adequados de dimensionamento e configuração. Diversas cidades mantêm normativas baseadas nesse padrão, com bons resultados em termos de habitabilidade, funcionalidade e paisagem urbana.

Podemos questionar sua extensão ao conjunto da cidade de Porto Alegre, em condições de contexto, topografia, traçado, parcelamento e convivência com outros padrões de consolidação e constituição do tecido. Se feito, deveria contar com regras de vizinhança assegurando sua convivência, com os direitos assim preservados. Entretanto, para o Centro e as avenidas principais (e mesmo trechos de bairros pericentrais), era certamente o procedimento mais adequado, e sua manutenção e aperfeiçoamento pareceria a melhor estratégia. A qualidade ambiental de alguns espaços urbanos produzidos e configurados sob estas regras ao longo dos anos 40 a 60, exemplificada com consistência no entorno da Praça Júlio de Castilhos, ilustra claramente tal potencial. A utilização do mesmo espaço como exemplo negativo no Álbum de divulgação do 1º PDDU, em 1983 (Fig. 5.32), revela quão entranhada se encontrava, entre os urbanistas municipais, a rejeição a essa forma de construir a cidade.

Ao romper com o modelo anterior, propondo sua substituição por um novo, fundamentado em dispositivos que não só impediam sua continuidade como instauravam uma espacialidade inteiramente nova, o Plano Diretor acaba, na prática, condenando a cidade a conviver com aquilo que queria eliminar. As empenas cegas e as áreas laterais de iluminação, impedidas de serem completadas, e assim adequadamente absorvidas na continuidade construída do quarteirão, foram condenadas a permanecer na paisagem urbana como fantasmas do modelo anterior a assombrar uma cidade moderna que igualmente não iria se completar.

Vetando a continuidade do processo de consolidação do tecido pelas regras anteriores, impuseram a perenidade de sua visão incompleta, agora como dado permanente da paisagem do Centro e das radiais principais. Ao lançar sua cruzada contra as empenas cegas o Plano não acabou com elas, como queria; ao contrário, entronizou-as.

6º CAPÍTULO

O 1º PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (1º PDDU) - 1979

INTRODUÇÃO

“O módulo adotado deriva do conceito de que a cidade deveria estar espacialmente distribuída de acordo com as atividades desenvolvidas pelos seus habitantes, criando-se áreas especializadas segundo as predominâncias de uso do solo, tais como: residencial, comercial e de serviços, industrial, áreas de lazer e cultura e áreas de circulação. (...) A imagem urbanística que se faz de uma unidade deste tipo configura uma pequena cidade, auto-suficiente nas suas funções diárias, na qual seus habitantes, mediante deslocamentos a pé, têm solucionado com tranqüilidade e economia suas necessidades básicas”. PORTO ALEGRE, 1º PDDU, 1980, p. 15.

Em 1975, a Lei do Plano Diretor se aplicava sobre uma superfície muito maior que a de 1959, com as mesmas regras. Entre 1960 e 1970, a cidade teve expansão demográfica de quase 40%, passando de 635.000 habitantes a cerca de 885.000, e sua Região Metropolitana consolidou-se como grande eixo de desenvolvimento urbano e industrial do estado, na direção norte; a leste, agregaram-se novas áreas residenciais populares e industriais, em Alvorada, Cachoeirinha e Gravataí. Em função da nova realidade urbana e metropolitana, e da crescente complexidade de suas demandas, os urbanistas da Prefeitura decidem pela reavaliação do Plano. O processo de reavaliação logo é transformado na elaboração de um novo plano diretor, denominado “1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano” (doravante 1º PDDU) para diferenciá-lo do anterior. O 1º PDDU foi enfim promulgado em 1979, exatos 20 anos após aquele.

Uma geração antes, um pequeno, articulado e coeso grupo de arquitetos e urbanistas, sob a liderança incontestada de Edvaldo Paiva, pode desenvolver a partir de um anteprojeto urbanístico longamente maturado uma “lei de zoneamento e de urbanismo”, a seguir institucionalizada como “Plano Diretor”. Diferentemente, a elaboração do novo plano contou com a participação de mais de uma centena de especialistas das mais diversas áreas, em análises e diagnósticos sistêmicos: aos tradicionais arquitetos e urbanistas, se agregam grupos setoriais compostos por sociólogos, economistas, geógrafos, juristas, demógrafos, agrônomos e médicos. Os estudos preparatórios encomendados pela Prefeitura totalizaram mais de dez volumes. Entretanto, o exaustivo levantamento e diagnóstico de todos os componentes do sistema urbano pouco se refletem nos resultados práticos: uma análise atenta mostra que as proposições do novo plano constituem em boa parte a “atualização” das idéias de Edvaldo Paiva para o Plano Diretor de 1959-61, por sua vez atualizações das idéias do mesmo Paiva desde 1936.

O 1º PDDU é contemplado com o 6º Capítulo, que procura entender o processo pelo qual o Plano passa a se substituir inteiramente ao Projeto, e a refiguração da cidade ocorre em apenas duas dimensões, enquanto planta de zoneamento. É acompanhado e analisado o extenso processo de reavaliação do Plano ao longo da década de 70, durante o qual a influência direta de Paiva passa

a ser progressivamente substituída pela de seus seguidores, embora compartilhada com outras fontes de legitimação, especialmente burocrático-institucionais e acadêmicas. O Plano em si é descrito e analisado em sua estrutura teórico-metodológica, modelo espacial e instrumentos de controle urbanístico, destacando-se a discussão dos conceitos-chave de Sistema e de Processo, operadores privilegiados do novo modelo.

O modelo de cidade sintética, adotado pelo 1º PDDU em oposição ao modelo analítico anterior, é analisado juntamente com um dos conceitos espaciais fundamentais do novo Plano: o conceito de Unidade Territorial de Planejamento (UTP), baseado na idéia de *Cidades dentro da Cidade*, por sua vez filiada aos ideais da Cidade-Jardim e da Unidade de Vizinhança, presentes nos planos anteriores e nas propostas de Paiva desde a *Contribuição. A Estrutura Ausente* trata do abandono do conceito de estrutura no modelo espacial do plano, em favor de um sistema celular policêntrico, ainda longe de consolidação como paradigma. Este, quando aparece, tem conformação híbrida: o processo de construção do novo bairro residencial junto ao Shopping Center Iguatemi, em *A Imprevisibilidade Planejada*, ilustra os limites e as contradições do modelo, servindo de pano de fundo para a análise de seu processo de diluição e desmoronamento ao longo dos anos 80 e 90, enredado num verdadeiro labirinto de legislação casuística e aleatória, até não se poder mais divisar nenhum resquício de sua estrutura.

O PROCESSO DE REAVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE 1959/61

O 1º PDDU é o produto de uma extensa revisão do Plano anterior, realizada através do Programa Especial de Reavaliação do Plano Diretor – PROPLAN. O programa foi desenvolvido pela equipe técnica da Secretaria do Planejamento Municipal (doravante SPM) com apoio da Fundação Metropolitana de Planejamento do Estado do Rio Grande do Sul (METROPLAN), do Departamento de Urbanismo e do PROPUR/UFRGS, durante a Administração Guilherme Socias Villela, entre 1977 e 1979. O processo de reavaliação como um todo teve início em meados da década, e levou quase cinco anos.

Em 1975, quando a quarta extensão do Plano Diretor pelo Decreto 5162 finalmente estendia sua abrangência ao conjunto do território municipal, aplicando dispositivos de controle urbanístico definidos mais de quinze anos antes, estava claro para os técnicos do planejamento municipal que a revisão do antigo plano tornara-se tanto imprescindível como inadiável. Mesmo reconhecendo a relativa dinâmica de atualização permitida pela estrutura institucional do Plano Diretor, responsável pelas sucessivas extensões desde 1961, considerava-se “o perigo da constante reavaliação da parte, sem nunca atingir o todo”, e o acúmulo de “instrumentação jurídica, vasta e dispersa, decorrente da Lei nº 2.330 e traduzida em Decretos, Resoluções e Pareceres do CMPD”, comportando contradições ou

inconsistências técnicas e jurídicas e “*originando, por seu volume, grandes dificuldades nas consultas e aplicações*”¹.

Além da consolidação da legislação, era necessário incorporar a ela uma série de estudos elaborados ou em elaboração pela SPM. Eles envolviam desde a definição das áreas de preservação do ambiente natural, o Plano básico para as Ilhas do Delta do Jacuí, o zoneamento de uso do solo para a área continental e a identificação das Áreas de Interesse Paisagístico para efeito de limitação da altura das edificações, até a regulamentação do uso do pavimento térreo em prédios da Área Central. O plano também deveria considerar o impacto dos recentes planos metropolitanos de transporte de massa, por ônibus e trem, e dos crescentes investimentos federais. Assim, a exposição de motivos do 1º PDDU conclui:

*“Essas constatações estão a indicar que o atual Plano Diretor, embora venha atingindo suas finalidades, após quase duas décadas, tem seus conteúdos afetados pela força da natural evolução das técnicas e dos recursos do planejamento urbano e pelo impacto de variáveis econômicas e sociais, a influírem decisivamente no crescimento e desenvolvimento da cidade e da região. Cabe, pois, reavaliar de modo completo o Plano da Cidade, tendo como objetivo maior uma lei única, coerente em seus dispositivos e atualizada em seus conceitos, capaz de proporcionar melhor qualidade de vida e bem-estar à população”.*²

Em sua dissertação sobre as bases doutrinárias em planos diretores, Nygaard³ aponta uma série de fatores relevantes para a reavaliação do plano: integração com as propostas metropolitanas de ocupação do espaço e implantação de sistemas de transporte de massa (em 1973 tinha sido concluído o Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Porto Alegre PLAMET); incorporação de novos temas emergentes, como vazios urbanos, ecologia/meio ambiente e participação comunitária; críticas às inconsistências do plano antigo nas relações entre as regras de estruturação do espaço e as densidades demográficas, os equipamentos comunitários e as infra-estruturas urbanas; consideração do impacto das variáveis sociais e econômicas sobre o desenvolvimento da cidade, e a possibilidade de utilização dos novos meios eletrônicos para o controle e acompanhamento das transformações da estrutura urbana e de seus elementos. Nygaard deixa de lado um fator decisivo, a adequação do planejamento de Porto Alegre, e conseqüentemente de seu maior instrumento, o Plano Diretor, às novas diretrizes do governo federal para a política

¹ PORTO ALEGRE. 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre 1º PDDU (Memorial justificativo e Lei Complementar nº43, de 21/07/1979). Porto Alegre: PMPA/SPM, 1980, p. 14.

² Idem, ibidem.

³ NYGAARD, Paul Dieter. BASES DOUTRINÁRIAS EM PLANOS DIRETORES; um estudo dos planos elaborados para o município de Porto Alegre – 1914 a 1979. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1995, 134 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional PROPUR, UFRGS, 1995, especialmente nas páginas 105-106. O trabalho, revisado e ampliado, foi publicado posteriormente como NYGAARD, Paul Dieter. *Planos Diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

de desenvolvimento urbano, através do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU e do Banco Nacional de Habitação - BNH.

O SERFHAU foi criado nos primeiros meses do regime militar pela mesma lei que criou o BNH (Lei nº 4380 de 21/08/64), com atribuições ligadas à política habitacional e urbana, e o papel de atuar no planejamento urbano fornecendo diretrizes e prestando assessoria aos municípios em seus planos. Foi definida uma política nacional de planejamento urbano, e os planos passam a seguir a metodologia estabelecida pelo Serviço, de forma compulsória, condicionando inclusive os financiamentos e investimentos federais nos municípios. O modelo influenciou na terminologia técnica, consagrando a expressão “*planejamento local integrado*”⁴ para designar o escopo do antigo plano diretor.

À definição política, seguiram-se os meios: o *Programa de Planos de Desenvolvimento Local Integrado* foi instituído em dezembro de 1966, e o fundo para seu financiamento em janeiro de 1967, qualificando o SERFHAU para promover a elaboração dos primeiros planos dentro do novo modelo. O órgão foi extinto em 1974, mas as suas atribuições passaram ao BNH. Em 1976 a Prefeitura de Porto Alegre submeteu ao BNH um programa para reavaliação do Plano Diretor de 1959. Para ter acesso aos recursos da linha especial de créditos FIPLAN - Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado - foi preciso adequar o programa às normas do Banco, ainda moldadas nas idéias e procedimentos do recém extinto SERFHAU.

O planejamento local integrado se vinculava à corrente do planejamento racional ou *compreensivo*, que pressupõe o conhecimento completo do objeto de estudo através de diagnósticos setoriais, e sua execução a partir do conceito estratégico de condução integrada do desenvolvimento econômico e social da cidade e sua região. Baseava-se na integração, tanto do ponto de vista interdisciplinar quanto espacial, no planejamento como processo contínuo, e na visão sistêmica.

“Definido por suas propriedades ou características, o planejamento urbano seria um processo contínuo do qual o plano diretor constituiria um momento; o processo seria uma atividade multidisciplinar e envolveria uma pesquisa prévia – o diagnóstico técnico – que revelaria e fundamentaria os ‘problemas urbanos’ e seus desdobramentos futuros, cujas soluções seriam objeto de proposições que integram os aspectos econômicos, físicos,

⁴ O período de hegemonia do modelo SERFHAU/BNH e do planejamento local integrado é analisado por VILLAÇA, que localiza sua origem na década anterior e seu auge nos “*superplanos*” dos anos 70: “*A partir da década de 1950, desenvolve-se no Brasil um discurso que passa a pregar a necessidade de integração entre os vários objetivos (e ações para atingi-los) dos planos urbanos. Esse discurso passa a centrar-se (mas não necessariamente a se restringir) na figura do plano diretor e a receber, na década de 60, o nome de planejamento urbano (ou local) integrado*” (VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento no Brasil. DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos. *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da USP, 1999, p. 177).

*sociais e políticos das cidades e cuja execução tocaria a um órgão central coordenador e acompanhador da sua execução e contínuas revisões”.*⁵

Segundo essa concepção do planejamento, a cidade é um fenômeno de natureza essencialmente sócio-econômica, que transcende sua dimensão espacial, entendida como mero reflexo de relações de produção. A visão estrutural e morfológica é substituída pela dos sistemas funcionais, e o processo de desenvolvimento e gestão se substitui ao de crescimento e urbanização, numa reação ao suposto determinismo físico dos planos urbanísticos da fase anterior, do período 1930-1965. Trata-se de uma reação fundamentalmente ideológica. Dentro dessa concepção, a metodologia do SERFHAU privilegiava um enfoque técnico-científico dos planos, baseado na realização de extensos diagnósticos setoriais dos aspectos econômicos, sociais, físicos e institucionais, depois compatibilizados num diagnóstico global, e na implantação de um processo permanente de planejamento. A interdisciplinaridade do corpo técnico era um pressuposto, para que *“com isso, fosse alcançada uma visão mais completa da cidade”*. Entretanto, parece evidente que os conceitos de *visão completa*, que pretendia ser obtido, e de *conjunto de visões setoriais*, que normalmente se obtinha, eram entendidos então como equivalentes⁶.

A metodologia escolhida para o programa considerou um período de 14 meses, e envolveu *“a avaliação setorializada (sic) do Plano vigente comparado à evolução da cidade no período de sua existência, na busca de um diagnóstico global”*. Os 12 setores ou áreas de especialização consideradas relevantes foram: Diretrizes Metropolitanas e Locais; Infra-Estrutura Urbana; Economia e Função da Cidade; Sociologia; Geografia e Evolução Urbana; Ambiente Natural e Biofísico; Lazer, Cultura e Paisagem Urbana; Circulação Urbana; Estrutura Urbana e Uso do Solo; Habitação; Legislação Urbana, e Sistematização de Dados e do Planejamento. O processo era fechado e essencialmente técnico. Mesmo que o programa destaque o desenvolvimento de *“um intenso trabalho de comunicação com um apreciável número de entidades privadas e comunitárias”*, ele se revelava bastante acanhado, limitando-se apenas a contatá-las *“(…) através de correspondência que expunha os objetivos do programa em desenvolvimento e solicitava, por outra parte, a valiosa colaboração das mesmas, através de sugestões ou outro tipo de participação”*⁷.

⁵ VILLAÇA, 1999, op. cit., pp. 187-188.

⁶ MARQUES, 1986, op. cit., p.17, e NYGAARD, 1995, op. cit., p. 108. Para Demétrio Ribeiro, a doutrina oficial do SERFHAU *“(…) consistia na pretensão de planejar conjuntamente quatro processos de desenvolvimento: o espacial, o econômico, o social e o institucional. Do ponto de vista do planejamento urbano propriamente dito uma primeira consequência era a diluição da problemática urbana num estudo que abrangia o município como um todo, e em certos casos toda uma microrregião”*. RIBEIRO, Demétrio. O Planejamento Urbano no Rio Grande do Sul, in: WEIMER (org), 1992, op. cit., pp. 140-141.

⁷ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 14. Os debates posteriores foram acompanhados, em distintos momentos, por entidades como o Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/RS, Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/RS, e Federação das Associações de Bairro FRACAB.

A elaboração do plano foi acompanhada por uma Comissão Permanente da Câmara dos Vereadores. Os trabalhos foram concluídos em meados de 1978, submetidos ao Conselho do Plano Diretor, e o projeto foi encaminhado à Câmara Municipal para aprovação, que ocorreu após oito meses de debates, com mais de 200 emendas. Finalmente, em julho de 1979, foi instituído o 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre, através da Lei Complementar 43/79.

Pela Exposição de Motivos do Plano, caberia à administração municipal a criação de “*ambiente favorável ao progresso das sociedades e à elevação do homem*”, no pressuposto de que sempre existe “*a possibilidade de ação positiva para a maior aproximação dos ideais de desenvolvimento da cidade, em harmonia com seus habitantes*”⁸. A idéia de que a “cidade” e “seus habitantes” podem ter ideais de desenvolvimento próprios, independentes, que devem ser compatibilizados entre si pelo plano, alça-o a uma esfera quase demiúrgica de harmonização dos ideais da cidade e de seus cidadãos, como um *superplano*. Na mesma Exposição de Motivos se comenta que o plano urbano é o melhor instrumento de ação para solucionar os problemas e alcançar o progresso da cidade, e que com ele

*“(...) se procura (...) a identificação do maior número (de) problemas (da cidade) e a determinação de suas causas, buscando sempre as soluções que tenham a maior aproximação possível com o que ardentemente se deseja para a elevação do homem urbano (buscando) uma lei única coerente em seus dispositivos e atualizada em seus conceitos, capaz de proporcionar melhor qualidade de vida e bem-estar à população”.*⁹

Nessa “*reificação*” do papel do plano, Nygaard vê o entrelaçamento de teses de diversas doutrinas: teses positivistas, teses do urbanismo moderno e mesmo teses lebreianas. Se parece claro que o processo de elaboração do plano recolhe a influência de diversas doutrinas sem que se configure uma hegemônica, não encontramos em sua base teórica nenhuma evidência da presença das doutrinas do Padre Lebre e da SAGMACS¹⁰. O próprio gerente do programa de elaboração do 1º PDDU, em depoimento sobre as influências presentes no

⁸ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p.13. Tal autonomia entre cidade e cidadãos suscita a Nygaard perguntas do tipo: será que existem ideais para uma cidade não decorrentes dos ideais de sua população? De que natureza seriam estes ideais? Quem os estabeleceria e como? Cf. NYGAARD, 1995, op. cit, p. 106.

⁹ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., pp. 13-14.

¹⁰ A SAGMACS – Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicadas aos Complexos Sociais era um escritório técnico fundado pelo padre dominicano francês Joseph Lebre para por em prática os princípios e os métodos de seu Movimento Economia e Humanismo. Chegou ao Brasil em 1947, para um curso na Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo, passando a prestar serviços de consultoria e influenciar na formação de toda uma geração de profissionais paulistas. Em 1957 dirigiu a Pesquisa da Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana para o prefeito Toledo Pizza, uma das maiores pesquisas urbanas realizadas no país; repetiu-a no final dos anos 50 em Belo Horizonte, e após no Rio de Janeiro, sobre favelas. Exerceu grande influência em São Paulo, em Minas e no Nordeste nos anos 50 a 70, mas teve repercussão relativamente marginal no Rio Grande do Sul. A SAGMACS é tratada por VILLAÇA, 1999, op. cit., pp. 218-219, e em LEME, 1999, op. cit., 1.10 – O MOVIMENTO ECONOMIA E HUMANISMO: UM MÉTODO E UMA FORMAÇÃO, pp. 429-440.

mesmo, ressaltou que embora a doutrina do Padre Lebret fosse reconhecida (“e apreciada por seu lado humanista”), sua contribuição é imprecisa, na medida em que o plano sofreu influências de uma mescla difusa de aportes teóricos e metodológicos, trazidos pelos diferentes setores e pelas diferentes disciplinas que participaram de seu longo processo de elaboração¹¹.

Se existe alguma hegemonia, ela deve ser creditada ao modelo SERFHAU. O conceito-chave de integração está claramente presente nos objetivos e nos procedimentos, e encontra-se explicitamente manifesto na Exposição de Motivos do 1º PDDU, que “(...) não deve ser apenas um projeto urbanístico, mas (...) proposta de cidade onde os aspectos básicos determinantes da vida urbana estejam integrados”. Isto seria alcançado através da análise e síntese interdisciplinar, e pela integração de conhecimentos especializados, permitindo “(...) a difícil mas necessária integração dos conhecimentos setoriais e das proposições das áreas especializadas orientará as diretrizes (...), compatibilizadas entre si, propiciando dessa forma ações mais concretas e seguras porque integradas”¹². Se aprofundamos a análise do processo de elaboração do plano, entretanto, vemos que a integração parece limitar-se mais ao discurso que aos resultados efetivos. Para Ribeiro, isso era comum nos diagnósticos dos planos integrados, pois “a impossibilidade de deduzir o novo diretamente do conhecido confirmava-se no caráter frequentemente óbvio e genérico”¹³ das propostas setoriais.

A forma como foi feita a compatibilização das propostas no plano evidencia o predomínio da perspectiva físico-territorial sobre qualquer outra. Em depoimento a Nygaard, o gerente do programa informou que, para assegurar que o conjunto dos relatórios e propostas setoriais resultasse num produto concreto, foi confiada a uma pequena equipe de arquitetos municipais a elaboração, com base em conhecimentos empíricos próprios (“porque algumas coisas eram óbvias”), de uma proposta física da cidade, “um pré-plano urbanístico dos bons tempos”, que foi denominada *modelo primário*. As contribuições de cada setor eram apresentadas e incorporadas ao modelo primário, mas apesar do grande número e diversidade dos trabalhos apresentados, não houve análise da coerência entre as propostas setoriais, fora do campo físico-territorial. A seguir, o trabalho se orientou no sentido da “elaboração do Plano propriamente dito, cujo produto final sintetiza as diretrizes estabelecidas, materializadas no modelo espacial e na legislação”¹⁴.

Outra característica do modelo SERFHAU era a idéia de planejamento como processo permanente. Ela está presente no plano desde sua gestação, e se materializa na criação de um Sistema Municipal de Planejamento como núcleo “duro” de elaboração e gestão. Entretanto, ao justificar a necessidade de um

¹¹ Depoimento de Moacyr Moojen Marques, em NYGAARD, 1995, op. cit., pp. 107 a 109.

¹² PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 13.

¹³ RIBEIRO, Demétrio. “O Planejamento Urbano no Rio Grande do Sul”, in WEIMER, 1992, op. cit., p. 141. Para ele, em função dessa “inautenticidade” a metodologia SERFHAU representou um recuo com relação aos planos diretores convencionais do período anterior.

¹⁴ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 15, e NYGAARD, 1995, op. cit., p. 109.

sistema permanente de planejamento, para fazer frente à “*dinâmica inerente à evolução da cidade*”, reaparece a persistente idéia de separação entre “cidade” e “homem urbano”¹⁵, quando se afirma que este sistema de planejamento deve ser capaz de “(...) *reavaliar a todo momento as soluções anteriores em benefício da cidade e do homem*”¹⁶.

Os diagnósticos do programa de reavaliação do Plano apontavam para a perda das características e limites próprios dos antigos bairros, devassados e mesclados no rápido desenvolvimento da cidade, crescendo o todo em detrimento das partes. Assim, caberia ao novo plano “(...) *a tentativa de, através de módulos espaciais, recriar o caminho das pequenas cidades, vizinhas umas às outras, cuja soma será a cidade global, com suas individualidades íntegras*”¹⁷. A afirmação trai a concepção funcionalista da cidade como soma de partes (ou pequenas cidades), ignorando sua dimensão como artefato cultural, na qual a resultante é sempre maior que a simples soma de suas partes individuais. Ilustra também o descaso com o conceito de estrutura urbana, único capaz de definir o lugar e papel das partes no todo.

Um módulo espacial, ou setor urbano, ou unidade de vizinhança, poderia ser comparado, segundo essa idéia, a uma pequena cidade ou bairro que, através de determinada caracterização física e da presença de infra-estrutura, serviços e equipamentos comunitários, seja capaz de recriar o tradicional padrão de relacionamento diário de uma comunidade, e a união em torno de identidade e objetivos comuns, com vistas a uma vida melhor. “*As possíveis combinações de tamanho e densidade, fornecerão a cada unidade seu programa de necessidades, que pode ser dimensionado em função dos padrões estabelecidos*”¹⁸.

A metodologia do 1º PDDU confere aos padrões urbanísticos um papel central, quase mágico. Eles foram exaustivamente pesquisados em diferentes fontes (UNESCO, manuais e tratados de urbanismo, padrões existentes de parcelamento e edificação), procurando definir situações ideais ou desejáveis, através de relações quantitativas entre elementos urbanos (a recreação, as áreas verdes, o ensino fundamental, a área construída, o comércio, os equipamentos, etc.) e a população. A lógica era aparentemente irretocável: definir o número ideal de pessoas para um setor urbano em função da densidade demográfica desejável, comparar as demandas teóricas decorrentes com os valores encontrados na cidade, ou previstos no Plano, e em função disso determinar o que seria a

¹⁵ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 110. Para ele, a insistência em considerar separadamente a “cidade” e a “homem” repousa sobre uma intrincada trama de teses doutrinárias, na qual a cidade é entendida como um “objeto natural”, passível de análise científica e confrontação com uma “concepção ideal”, para medir seu afastamento com relação a ela e sofrer intervenções para recolocá-lo no caminho do desejável. O homem, com necessidades objetivas e “déficits” quantificáveis, atingiria o “bem-estar” quando atendidas as deficiências assim dimensionadas, e quando a cidade atingisse o “estado ideal”.

¹⁶ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 15.

¹⁷ PORTO ALEGRE, 1975/1976, op. cit., p. 58.

¹⁸ Idem ibidem, p. 59.

“qualidade urbanística” de cada setor. O processo se fundamentava na montagem de um sistema de atualização permanente de informações por setor, vinculado a uma central de dados capaz de detectar instantaneamente quaisquer modificações ou alterações de estado, permitindo as correções.

Esse processo permanente de informações e planejamento permitiria vincular, praticamente “on line”, cidade e órgão técnico. Dessa forma “(...) o sistema implantado propiciará, a qualquer momento, indicação de prioridades para a ação administrativa. Qualquer programa de governo poderá ser imediatamente fundamentado mediante a seleção por computador, dos setores urbanos mais carentes”¹⁹. A “qualidade urbanística” decorreria diretamente do ajuste dessa contabilidade espacial, operado de forma eletrônica e objetiva em cada setor urbano, referenciado a padrões urbanísticos definidos tecnicamente e aplicáveis a qualquer parcela do espaço urbano, independente de circunstâncias ambientais, funcionais e sócio-econômicas. Neutralidade normativa e isonomia espacial.

O próprio gerente do PROPLAN, em ensaio posterior sobre os planos diretores de Porto Alegre, destaca as principais características do 1º PDDU, corroborando as linhas gerais dessa análise:

*“(a) A natureza interdisciplinar e multissetorial do plano. (b) O caráter permanente conferido à atividade de planejamento e a sua organização sob a forma de sistema. (c) A base jurídico-instrumental consolidada num único texto legal, coerente nos seus dispositivos e compatibilizado nos seus conceitos. (d) A criação de mecanismos de consulta e participação da comunidade no processo de planejamento. (e) O modelo urbanístico contextualizado no município e na região e conformado fisicamente por critérios de densidade populacional, zoneamento de uso do solo, multipolarização de serviços e equipamentos, funcionalidade e hierarquização de vias”*²⁰.

Ao final, vemos que esse conjunto de idéias e concepções foi incorporado às propostas do 1º PDDU. Muitas das propostas apresentadas em 1959 e 1961 são retomadas de forma bem mais detalhada, embora o detalhamento se dê muito mais em termos das regras e dispositivos que em termos de estrutura e configuração espacial. O novo plano busca um tratamento mais científico e neutro para as normas, mas com a pretensão de inseri-las em uma perspectiva social mais ampla, pela definição de relações entre a população e os equipamentos urbanos. Como as relações são numéricas, o novo contexto normativo e as propostas decorrentes mantêm um caráter essencialmente tecnocrático. Sua legitimação é buscada na neutralidade dos padrões, resultantes da quantificação de fatos urbanos precisos, apurados de forma objetiva, e hierarquizados funcionalmente. A pretendida neutralidade, entretanto, se esboroa rapidamente quando verificamos a permanência de alguns pressupostos ideológicos evidentes, na questão das densidades e das alturas, por exemplo, a orientar e contaminar os padrões utilizados no 1º PDDU.

¹⁹ Idem ibidem, p. 68.

²⁰ SALENGE, Laís e MARQUES, Moacyr Moojen. Reavaliação de planos diretores: o caso de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João (orgs), 1993, op. cit., pp. 160-161.

O 1º PDDU

Aprovado como Lei Complementar 43/79, o 1º PDDU estabelece o Sistema Municipal de Planejamento e Coordenação do Desenvolvimento Urbano (SMPCDU), centrado na Secretaria do Planejamento Municipal, enfatizando o processo de gestão e os mecanismos de consulta e participação da comunidade em detrimento da explicitação da estrutura morfológica e espacial. Divide a cidade em Unidades Territoriais de Planejamento, com regime urbanístico próprio, estabelece uma hierarquia de polarização comercial com base em pólos e corredores de comércio e serviços, e define um Sistema Viário básico, amorfo e muito desarticulado.

Apesar das sucessivas análises que insistem em vinculá-lo às mesmas imagens da cidade moderna conforme definida na Carta de Atenas, essa vinculação é muito mais ideológica que físico-espacial. Da cidade moderna o 1º PDDU incorpora metodologicamente o conceito de Unidade de Vizinhança como Unidade Territorial de Planejamento, e induz tipológica e morfológicamente um modelo matizado de cidade-jardim de média altura e baixa densidade. Entretanto, substitui-se a abordagem analítica do plano anterior (com seus mapas temáticos de zoneamento de usos, alturas, ocupação e aproveitamento), vinculada a uma imagem física da cidade estruturada formalmente a partir de seu centro através das radiais e perimetrais, por uma abordagem sintética, com todos os instrumentos de controle urbanístico incidindo independentemente sobre cada UTP. Em função dela, a imagem física resultante é fragmentada, frouxa, ou simplesmente ignorada, predominando um mosaico homogêneo, contínuo e indiferenciado.

Uma das explicações para isso é que o 1º PDDU, assim como o Plano Diretor anterior, tem sua origem numa regulamentação urbanística, e não num projeto estratégico, ou imagem de cidade. A incorporação de novos termos e conceitos, se por um lado responde à natural evolução da disciplina do planejamento urbano no período, e às novas “modas” acadêmicas, recoloca sob outra forma os temas recorrentes dos planos prévios.

A descrição e exegese do plano utilizarão como documento a edição de 1980; as páginas indicadas entre parênteses sempre se referem a ela. A documentação é complementada com o álbum de apresentação e divulgação editado ao final da administração Villela. A análise crítica lançará mão, extensivamente, das conclusões do relatório final do Convênio UFRGS/PMPA²¹,

²¹ CONVÊNIO UFRGS/PMPA. *Estudos para reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre* (GT 3.4/Dispositivos de Controle das Edificações). Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 1996. O documento foi posteriormente publicado como ABREU FILHO, Silvio Belmonte de (e outros). *Estudo para Reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre: Dispositivos de Controle das Edificações. Relatório Final do Convênio UFRGS/PMPA*. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 1996, 80 p. + anexos e mapas.

até a data a mais fundamentada e abrangente avaliação dos conceitos, normas e instrumentos de controle urbanístico do 1º PDDU, e de suas conseqüências sobre o processo de construção da cidade nos anos 80 e 90.

A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS que introduz o plano ocupa sete páginas (p. 13 a 19), e inicia com considerações de ordem conceitual, sobre as causas dos problemas urbanos e os princípios fundadores do tipo de planejamento adotado. Como princípios fundadores são apontados a integração de conhecimentos, o caráter interdisciplinar da abordagem e a criação de um processo permanente de planejamento, com uma estrutura institucional e administrativa específica, todos identificados com o modelo SERFHAU predominante no país desde o início do governo militar. A seguir, apresenta um breve histórico do PLANO DIRETOR VIGENTE (pp. 13-14), identificando sua origem e procurando esclarecer as razões que levaram à sua substituição. O processo de elaboração do 1º PDDU é descrito nas páginas 14 e 15, detalhando a metodologia seguida pelo PROPLAN e as áreas de especialização dos diversos diagnósticos setoriais definidos por ela.

A seguir são introduzidos os dois principais operadores teóricos do novo plano: a proposta de um SISTEMA PERMANENTE DE PLANEJAMENTO (p. 15), e o conceito da matriz celular constitutiva do modelo espacial, a partir do módulo básico de divisão territorial. A institucionalização de um sistema permanente de planejamento municipal pressupõe a montagem de uma infra-estrutura organizacional que requer, basicamente, um corpo técnico interdisciplinar (a), uma central de informações com dados da vida urbana, atualizados permanentemente, codificados para computador (b), e a setorização do território através de unidades espaciais com fins estatísticos e urbanísticos (c). Em AS CIDADES DENTRO DA CIDADE (pp. 15-16), chega-se ao núcleo do plano, com a introdução do módulo territorial que constitui a *celula mater* de seu modelo espacial, a *Unidade Territorial de Planejamento*, assim descrito no texto:

“O módulo adotado deriva do conceito de que a cidade deveria estar espacialmente distribuída de acordo com as atividades desenvolvidas pelos seus habitantes, criando-se áreas especializadas segundo as predominâncias de uso do solo, tais como: residencial, comercial e de serviços, industrial, áreas de lazer e cultura e áreas de circulação” (p. 15).

Já o conceito, fundamental em qualquer plano, de ESTRUTURA URBANA (p. 16), não merece mais que quatro parágrafos, e deriva diretamente da agregação das unidades territoriais, formando “*zonas de uso do solo urbano*” segundo as atividades predominantes e Unidades Seccionais, unidades maiores “*nas quais estão localizados os serviços e equipamentos, cujo raio de atendimento, periodicidade e especialização, transcendem os limites das unidades de habitação*”. A organização da malha urbana se daria a partir dessa “*nova concepção de arranjo espacial da cidade*”, que vai da célula para sua agregação em unidades maiores, e daí para o conjunto, um “arranjo espacial” restrito e determinista no qual a malha viária surge apenas como resultante.

A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO (p. 16) se refere à distribuição das densidades no espaço urbano e regional, e à definição de Área Urbana, caracterizada como de Ocupação Intensiva (dentro do perímetro urbanizável) e Extensiva (fora daquele, mas não classificadas como de uso Rural), com predominância do ambiente natural. Definidos os limites da área urbanizável, o plano prevê, com base num cálculo da “população viável em densidades médias recomendadas”, que a cidade comportará uma população de aproximadamente 2.400.000 habitantes, tornando desnecessário o crescimento em superfície para abrigar o crescimento populacional. Com isso, o Plano virtualmente “congela” a expansão urbana em favor de uma política “de ocupação dos vazios e de adensamento dos espaços rarefeitos no interior das áreas preconizadas para a urbanização”, com justificativas ambientais e econômicas.

O principal instrumento de controle urbanístico do plano, o índice construtivo, é apresentado em ÍNDICES DE APROVEITAMENTO (pp. 16-17). Introduzidos pelo Plano Diretor de 1959, os índices traduzem a capacidade construtiva dos terrenos e, dessa forma, controlam indiretamente a distribuição da população no espaço urbano. Considerando que “os atuais índices não foram eficazmente relacionados com a população por eles admitida”, procurou-se “o estabelecimento de um vínculo direto entre os índices e as densidades de população desejadas para as unidades residenciais”. Essa vinculação foi feita, algo ingenuamente, através da limitação do número de dormitórios dos prédios de habitação coletiva possibilitados pelos índices, para cada UTR.

No aproveitamento, a inovação do 1º PDDU se dá pela criação da RESERVA DE ÍNDICES (p. 17). A reserva é formada pelo estoque de índices de aproveitamento oriundos de equipamentos e áreas de uso coletivo, considerados no cômputo das densidades e índices gerais das respectivas UTRs, e passíveis de utilização em acréscimo aos índices normais nas unidades de origem, através de negociação com a Prefeitura, por permuta ou venda a outro proprietário.

As AREAS NÃO COMPUTÁVEIS NOS ÍNDICES (p. 17), que já eram previstas embrionariamente no Plano Diretor de 59, como instrumento de indução tipológica para áreas sob pilotis ou nos terraços de cobertura, são generalizadas no 1º PDDU. Elas vão consagrar isenções para certas partes da edificação anteriormente computadas nos índices de aproveitamento, como circulações e dependências de uso comum, áreas de apoio condominial e equipamentos, sacadas e terraços das unidades autônomas, áreas destinadas à guarda de veículos, e áreas de recreação em qualquer pavimento. Na realidade, as bonificações foram adotadas como medida compensatória da perda de área construída potencial operada pelo plano, através do rebaixamento generalizado e massivo dos índices de aproveitamento.

O plano diretor anterior não incluía a Lei de Loteamentos e a referente aos conjuntos residenciais, que constituíam documentos à parte. No 1º PDDU, as disposições referentes ao PARCELAMENTO DO SOLO são integradas como um

capítulo da Lei do Plano Diretor, buscando compatibilizá-lo com o conjunto de leis urbanísticas, e estendendo os dispositivos de controle às áreas de expansão urbana.

Para finalizar, a Exposição de Motivos enfoca cinco temas que passavam a constituir os novos eixos conceituais do planejamento nos anos 70. O primeiro é o Meio Ambiente (p. 18), apenas latente no plano anterior, que é incorporado em termos conceituais e institucionais ao 1º PDDU sob a forma de um plano de preservação ambiental e paisagístico que *“pretende assegurar extensas áreas não urbanizadas para lazer e convivência com a natureza, salvaguardar as margens do rio Guaíba e manter, mesmo nas áreas urbanizadas, as principais características da paisagem do sítio original de implantação da cidade”*. Além do zoneamento, isso se faria utilizando-se os dispositivos de controle, especialmente aqueles referentes às alturas e aos volumes das edificações.

O segundo é o Lazer e a Cultura (p. 18), que comparece tanto em termos de preservação da paisagem urbana em espaços ou edificações de significado para a história da cidade, quanto no conceito e dimensionamento das redes de equipamentos de ensino e recreação. Estão expressos na lei sob a forma de diretrizes, e através de um modelo espacial de distribuição de equipamentos.

O terceiro refere-se à Circulação Urbana (p. 18), em termos de diretrizes inscritas na lei e no modelo espacial, e como subsídios para a definição da estrutura de polarização da cidade. Para tal, foram avaliados e “compatibilizados” os projetos existentes para o setor, no plano local e esferas externas, como o Plano Metropolitano de Transporte (PLAMET/PA) e os projetos decorrentes, TRANSCOL e TRENSURB/PA. Por compatibilização entenda-se sua incorporação ao Plano. Entretanto, apesar da preocupação integradora, os projetos de transporte e circulação urbana seguiram sendo concebidos e implantados setorialmente, a partir de estratégias dos órgãos federais, e impostos compulsória e discricionariamente sobre a cidade, a exemplo do próprio TRENSURB e dos corredores exclusivos de transporte coletivo nas principais avenidas radiais.

O quarto trata da Economia Urbana (pp. 18-19), considerando a evolução da cidade e de seus aspectos econômicos para definir *“com muita nitidez a vocação de Porto Alegre”*. Apesar de considerações sobre a evasão de indústrias, em função de aspectos locacionais, ambientais, imobiliários e institucionais, e da elaboração de uma *“classificação industrial, indicando o tipo de empresas mais adequadas ao Município”*, destinando-se a elas áreas específicas no zoneamento do plano, predomina uma convicção pós-industrial. Ela está focada nas funções terciárias²², e as atividades produtivas são limitadas a setores e escalas de produção extremamente restritas, condicionando o desenvolvimento econômico.

²² *“Verifica-se um considerável acréscimo na importância econômica das atividades terciárias, o que leva à convicção de que o Município é, essencialmente, um pólo de prestação de serviços”* (PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 19). Entretanto, a atividade terciária é vista de forma conservadora, não se colocando, em nenhum momento, a importância do “terciário superior”, ou

Finalmente, o quinto tema é a Participação da Comunidade (p. 19), um ícone poderoso do Plano, que explicitamente “*procura estruturar-se como um modelo participativo de Planejamento*”. Entretanto, esse modelo apresenta-se de forma ainda muito vaga, e baseado nas Associações de Moradores, “*que representarão a população de cada Unidade ou conjunto de unidades, obedecendo requisitos básicos para reconhecimento por parte do município*”²³. Como as associações não representam comunidades com identidade espacial (bairros), cultural ou de interesses, e são criadas arbitrariamente a partir de uma divisão territorial abstrata, sua eficácia resta a comprovar.

A Exposição de Motivos conclui com uma apologia do plano como UMA NOVA CONCEPÇÃO DE MUNICÍPIO (p. 19), pois ele “*assenta-se sobre a busca da melhoria da qualidade de vida dos habitantes da Capital*”, e “*tem como base principal uma melhor distribuição da população na área urbana, através de uma política racional de uso do solo e dos equipamentos, ajustada, a cada passo, de acordo com a evolução da cidade*”. Descontada a redundância entre assentar-se e ter como base, o plano coloca sua “*raison d’être*” na correta distribuição da população através do modelo espacial celular e do zoneamento de usos, e no sistema permanente de planejamento, considerados capazes de assegurar a melhoria da qualidade de vida.

A LEI COMPLEMENTAR Nº 43/79 “*Dispõe sobre o desenvolvimento urbano no Município de Porto Alegre, institui o Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e dá outras providências*”. A Lei é organizada em III Partes e 18 anexos, mas sua estrutura revela certo desequilíbrio entre as partes, que é reforçado pelo excesso de elementos e conceitos a definir no corpo da lei.

A I PARTE trata do desenvolvimento urbano, iniciando com seus objetivos gerais e a definição dos instrumentos básicos do planejamento no TÍTULO I, e passa ao Sistema Municipal de Planejamento e Coordenação do Desenvolvimento Urbano no TÍTULO II, com dois capítulos. O primeiro institui o Sistema, com seus objetivos e estruturação, e define as Unidades Territoriais de Planejamento (UTPs, os módulos territoriais) e as Unidades Territoriais Seccionais (UTSIs, ou o resultado da agregação dos módulos territoriais ou UTPs). O segundo detalha a organização do Sistema, designa o seu órgão central (a SPM), seu órgão de integração (o Conselho Municipal do Plano Diretor - CMPDDU), e suas respectivas estruturas de funcionamento. O TÍTULO III trata da participação da comunidade no

“terciário de decisão”, conceitos já bastante difundidos à época no país pela CNPU e originários do “aménagement” francês.

²³ As Associações atuavam no “*encaminhamento de sugestões e de posicionamentos (sic) em relação às matérias que interessam ao desenvolvimento, preferencialmente das áreas que representam*”, na “*promoção dos interesses comunitários e da qualidade de vida da população; na defesa dos padrões urbanísticos das Unidades; na (...) prestação de serviços públicos em caráter cooperativo com a Administração Municipal e na conservação do patrimônio cultural e ambiental*” (PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 19).

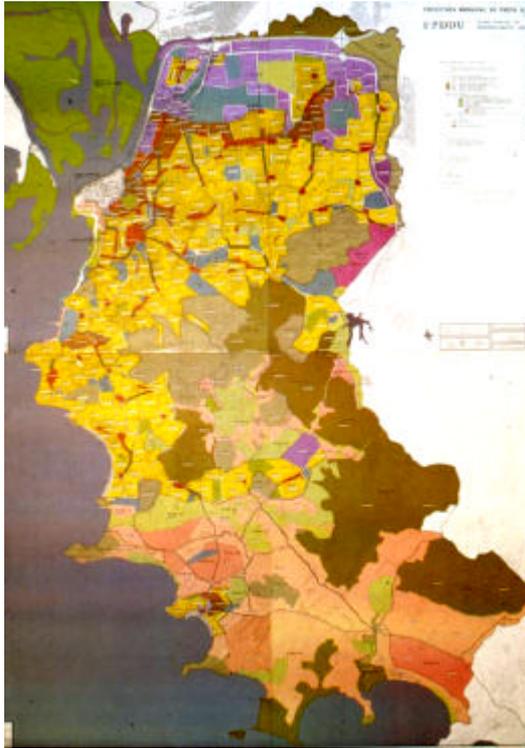


Fig. 6.1 - 1º PDDU – Planta Geral de Zoneamento.

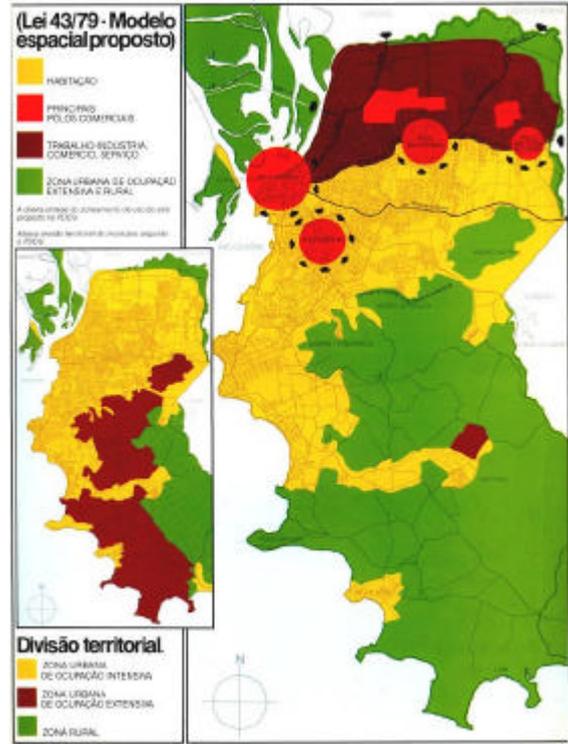


Fig. 6.2 - 1º PDDU – Lei 43/79 - Modelo Espacial Proposto (à direita) e Divisão Territorial.

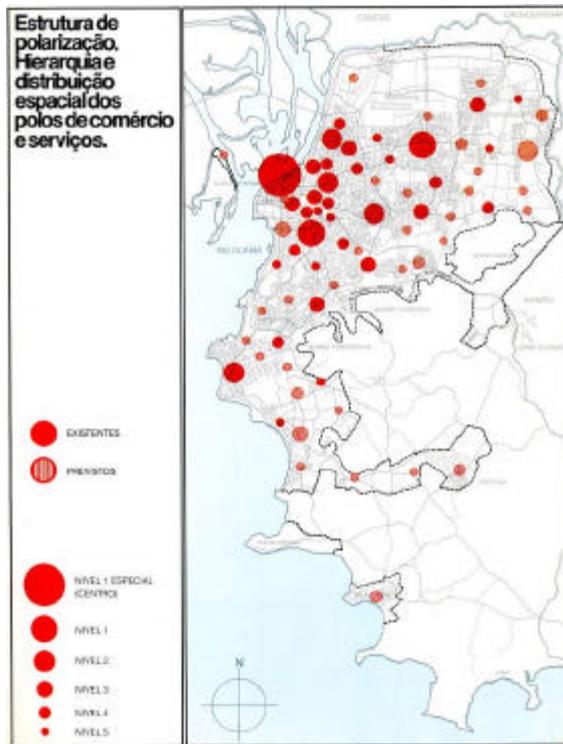


Fig. 6.3 - 1º PDDU - Estrutura de Polarização: Hierarquia e distribuição dos pólos de comércio e serviços.



Fig. 6.4 - 1º PDDU – Rede Viária Principal (existente e proposta); Níveis 1 e 2.

processo de planejamento, especialmente da constituição e funções das Associações de Moradores das UTPs, principais veículos dessa participação, e o TÍTULO IV da vigência e mecanismos de reavaliação/revisão previstos do Plano.

A II PARTE institui o PDDU e enumera seus 18 anexos no TÍTULO I, e delimita as Áreas Municipais no TÍTULO II: define Zona Urbana e Zona Rural, dividindo a primeira em Áreas de Ocupação Intensiva (AUOI) e Extensiva (AUOE); e as Áreas Funcionais, classificadas em Áreas de Interesse Público, Áreas de Interesse Urbanístico e Áreas de Interesse Ambiental, dividida por sua vez em Áreas de Preservação Permanente e Áreas de Interesse Paisagístico e Cultural.

O TÍTULO III finalmente vai apresentar o Regime Urbanístico, em capítulos dedicados sucessivamente às disposições gerais (I), ao uso e ocupação do solo (II), ao parcelamento do solo (III), aos padrões urbanísticos (IV), à paisagem urbana (V) e ao detalhamento do regime urbanístico das áreas especiais das Ilhas do Delta do Jacuí (VI), da Praia de Belas (VII) e do Centro (VIII). O Capítulo II reúne o grosso do Regime Urbanístico, definindo o zoneamento de usos nas áreas urbana e rural e os Pólos e Corredores de Comércio e Serviços, os dispositivos de controle das edificações e o instrumento da reserva de índice construtivo.

A SEÇÃO IV define os dispositivos de controle das edificações: o ÍNDICE DE APROVEITAMENTO, coeficiente construtivo relacionado à área dos terrenos, com suas áreas computáveis e não computáveis; a TAXA DE OCUPAÇÃO, que define as projeções máximas das edificações sobre o solo; o regime de ALTURA para o dimensionamento volumétrico das edificações, e os RECUOS PARA AJARDINAMENTO. Todos são originários do plano anterior, mantendo-se inclusive o mesmo esquema ilustrativo dos dispositivos de controle (Fig. 6.7), e agregando agora maior detalhamento e especificação. O Parcelamento do Solo diferencia e qualifica as distintas formas de parcelamento do solo urbano - Loteamento, Remembramento e Reloteamento, Desmembramento, Condomínio por Unidades Autônomas, e o Parcelamento simultâneo com Edificação.

O TÍTULO IV trata dos equipamentos e serviços de interesse municipal. O conceito de equipamento, ausente no Plano Diretor de 59, é aqui introduzido na legislação do plano, ainda que de forma confusa: confunde-se equipamento com serviço, e ambos com rede. Curiosamente, o TRAÇADO aparece como primeiro equipamento, mesmo tratado como *“representação espacial da estrutura urbana”*. Não se explica como uma representação espacial da estrutura (que define a ordem e a disposição das partes no todo) pode ser equiparada aos equipamentos, por definição elementos pontuais, fixos, mesmo quando agrupados em redes.

O capítulo II define o Regime aplicável aos equipamentos urbanos, classificados como de Administração e de Serviço Público (Segurança Pública, infra-estrutura urbana, cemitérios e equipamentos administrativos de uso comum e uso especial), Equipamentos Comunitários e de Serviços ao público (de lazer e cultura, de saúde pública e ambiental, de abastecimento da população, e depósitos e postos de revenda de GLP), e Equipamentos de Circulação Urbana e

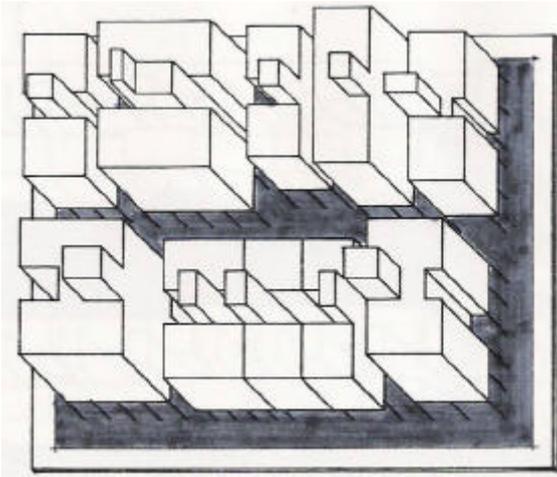


Fig. 6.5 - 1º PDDU - Tipologia PDDU e morfologia de quarteirão para bairros tradicionais.

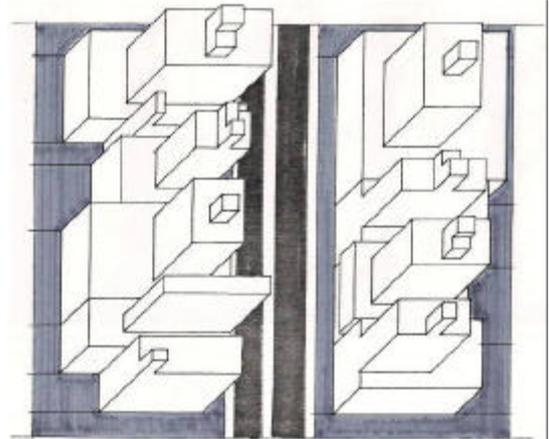


Fig. 6.6 - 1º PDDU - Tipologia PDDU e morfologia para as avenidas.

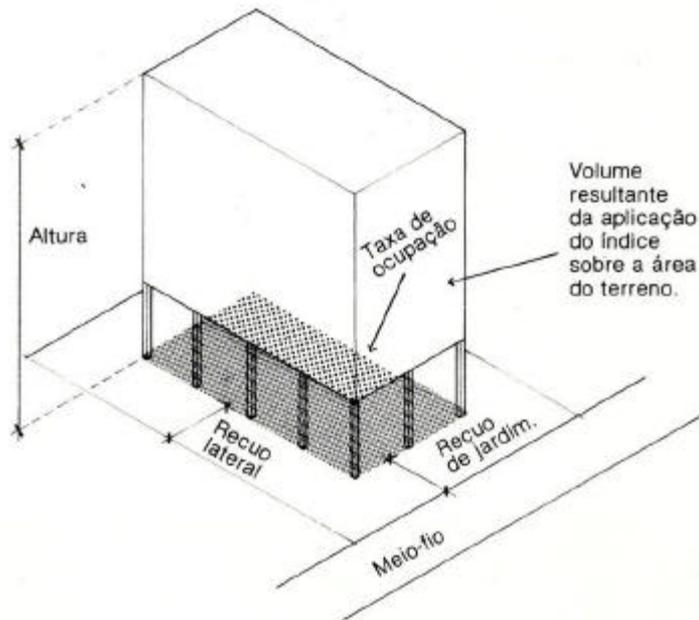


Fig. 6.7 - 1º PDDU - Esquema ilustrativo dos dispositivos de controle das edificações.

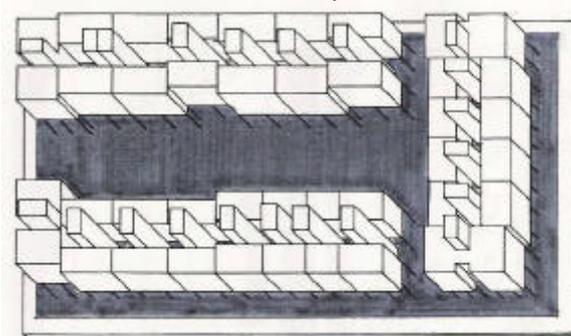


Fig. 6.8 - 1º PDDU - Tipologia PDDU e morfologia de quarteirão para parcelamento tradicional (lotes 10x30m).

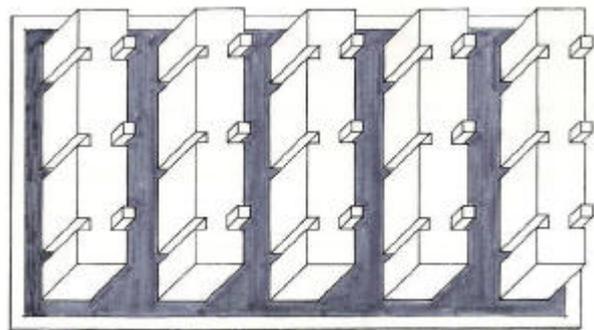


Fig. 6.9 - 1º PDDU. Tipologia PDDU e morfologia de quarteirão para conjuntos habitacionais.

Rede Viária e Guarda e Abastecimento de Veículos. Esta última é uma agregação especialmente incongruente, onde estão classificados, lado a lado, elementos tão díspares como o Sistema Viário Básico do Município, os postos de abastecimento de veículos, e as garagens. Mais uma vez, aparece a confusão recorrente entre sistema e rede, e a diluição da Rede Viária na Subseção I da Seção IV do Capítulo II do TÍTULO III da PARTE II da Lei ilustra de forma cabal o descaso com que ela é tratada no modelo teórico do 1º PDDU.

A III PARTE reúne as disposições finais e transitórias e trata basicamente dos processos administrativos de aprovação e licenciamento das construções, e de modificações de projetos. Os ANEXOS ocupam mais da metade do corpo da Lei. O Anexo 1 apresenta o modelo espacial do Plano com a divisão territorial e o zoneamento de uso do solo, em um único mapa sintético (Fig. 6.1). O Anexo 2 retoma e atualiza o mapa dos logradouros com isenção para recuo de ajardinamento, existente desde a década de 40 quando os recuos de jardim foram propostos por Gladosch e passaram a ser exigidos na aprovação dos projetos. Os Anexos 3 a 6 detalham o modelo para áreas especiais da cidade²⁴.

O Anexo 7 dedica-se a uma extensiva classificação das atividades, em usos (residencial, comércio, serviços, industrial e atividades especiais, mais uma classificação das formas de parcelamento do solo, e das áreas funcionais), tipos, grupos e subgrupos, em uma listagem de mais de duas centenas de itens, e ao Grupamento das atividades por UTPs, numeradas de 01 a 99 (Grupamento especial). A classificação torna-se particularmente obsessiva e minuciosa nas atividades terciárias, transformando o Anexo num surpreendente e paradoxal catálogo de tipos, setores, grupos e subgrupos de atividades, lembrando a classificação dos animais do imperador chinês de Jorge Luis Borges. Os serviços (3) são desagregados em 12 tipos, que são por sua vez divididos em 59 grupos, divididos novamente em 88 subgrupos²⁵, num total de quase 160 unidades.

O Anexo 8 apresenta os índices de aproveitamento, por código, regime (residencial, comercial e serviços, industrial), localização e densidades. São 22 códigos para os índices “puros” (numerados de 01 a 43) e 26 códigos para os “índices cumulativos”, para construções não-mistas e construções de uso misto. Os índices residenciais puros variam de um mínimo de 0,3 a um máximo de 2,7 (com um valor mediano de 1,0), enquanto os comerciais são mais baixos, entre 0,5 e 1,5, com a maior parte entre 0,5 e 0,6. Os índices cumulativos permitem maior aproveitamento, para construções não mistas, ou maior ainda para as

²⁴ O Anexo 3 detalha o modelo espacial da Área Central, e inclui as diretrizes para localização de garagens. O Anexo 4 apresenta o zoneamento e regime urbanístico para a área do Delta do Jacuí, e o Anexo 5 detalha especificamente o Núcleo Autônomo da Ilha da Pintada. O Anexo 6 é dedicado às áreas funcionais da Área Central (AFs 01 a 29), que são detalhadas em extensas 14 páginas, e ao Núcleo Autônomo de Belém Novo.

²⁵ Entre eles o proverbial “*Serviços profissionais vinculados à habitação com no máximo 2 profissionais: profissional liberal técnico e universitário, profissional autônomo*”, que condenava à mudança escritórios que tivessem relativo sucesso, necessitando ampliação no número de profissionais, e na prática incentivava a fraude.

construções mistas, que podem chegar a 3,5 e alcançam valores médios de 2,5. Os índices industriais, compreensivelmente, são em geral mais baixos que os de comércio e serviços, chegando no máximo a igualá-los em algumas UTM's e UTI's.

O Anexo 9 apresenta as taxas de ocupação, com bem menor diversidade (12 códigos), atingindo valores entre 50% e 66% na maior parte da cidade, com picos inferiores de 1/5 (20%) ou mesmo 10% em zonas extensivas, e picos superiores de 75% e até 90% em alguns casos especiais. O Anexo 10 apresenta a altura das edificações, com 24 códigos estipulando desde alturas definidas mediante estudo do Sistema de Planejamento, até um máximo de 15 pavimentos, em UTRs, UTM's e Pólos de Comércio e Serviços mais centrais. Os códigos mais comuns são 03 e 05. Em ambos, a altura máxima nas divisas e alinhamento (ou nos recuos de ajardinamento) é de dois pavimentos; a partir daí os afastamentos são progressivos, em todas as faces, maiores no caso do código 03 e menores no código 05²⁶, o mais recorrente nas UTPs da Área Urbana de Ocupação Intensiva.

O código 07, válido em bairros centrais, UTM's e em pólos e corredores de comércio e serviços das principais radiais, permite quatro pavimentos nas divisas e alinhamento ou recuo de ajardinamento (com recuos de 3 metros para cinco pavimentos, e incremento de meio metro por pavimento adicional), até o máximo de oito pavimentos. O código 09 prevê um regime de alturas vinculado à largura do logradouro. Trata-se da manutenção, surpreendente no 1º PDDU, de um regime de gabaritos, em áreas ao longo da 1ª Perimetral, ratificando prescrição do plano anterior, mas com um rebaixamento de 20 para o máximo de 10 pavimentos, e no Centro, onde chega a 15 pavimentos e constitui a altura máxima prevista pelo plano para Porto Alegre. A morfologia resultante da aplicação dos dispositivos sobre distintas áreas da cidade está ilustrada nas Figuras 6.5 a 6.9.

O Anexo 11 apresenta os padrões de recuos para ajardinamento, variando dos 4 metros propostos por Gladosch na década de 40, que passam a ser os mais comuns, a 6 metros em áreas residenciais puras e 12 metros nas unidades industriais e nas estradas da zona rural. A introdução dos recuos de 6 metros induz descontinuidades desnecessárias nas áreas residenciais em processo de consolidação com os recuos anteriores, como os bairros Três Figueiras e Chácara das Pedras, e foram posteriormente eliminados. O Anexo 12 apresenta os padrões para parcelamento do solo, com planilhas distintas para loteamentos, desmembramentos e condomínios por unidades autônomas (os chamados "Condomínios Horizontais"). Os equipamentos estão contemplados nos Anexos 13 a 16, e no Anexo 18, e a Circulação Urbana e Rede Viária no Anexo 17, com Planilha de Classificação das vias em 11 tipos (RV-I a RV-III), seus respectivos padrões e características, e planilha com os perfis transversais das vias, que

²⁶ No código 03 chegam a 9 metros para três pavimentos, 12 metros para 4 e 5 pavimentos, com incremento de 3 metros por pavimento adicional, até um máximo que varia por UTP. No código 05, são de 3 metros para três pavimentos, 4 metros para 4 e 5 pavimentos, e incremento de um metro por pavimento adicional até um máximo que igualmente varia por UTP, mas atinge até 8 pavimentos, que passa a constituir a altura máxima para os edifícios nos bairros residenciais.

variam de 12 metros para as vias de acesso domiciliar (9) a 32 metros nas vias perimetrais e radiais mais importantes (1). Os perfis são bastante esquemáticos, sem detalhamento das faixas de passeio ou qualificação das faixas de rolamento.

Visto em conjunto, o 1º PDDU é um texto legal heterogêneo, com excesso de elementos e conceitos, muito detalhado em alguns e vago em outros. Tentando tudo prever e regular, deixa de apresentar a imagem da cidade a perseguir; todo o esforço regulatório acaba um fim em si, e resulta, ao final, apenas exasperante.

AS CIDADES DENTRO DA CIDADE

Pelo Artigo 7º da Lei Complementar 43/79, a lógica e eficácia do plano se fundamentam em dois objetivos: “I – a continuidade do processo de planejamento e coordenação das atividades governamentais; II – a descentralização dos equipamentos urbanos e das atividades industriais, e de serviços em geral”. O princípio da descentralização, sem qualquer definição conceitual suplementar, é o único a ser constituído como *razão fundante* da organização espacial proposta para a cidade no corpo da lei. Ele se assenta em dois pressupostos: a crença em uma *policentralidade homogênea* superposta à heterogeneidade do tecido edificado existente, associada à noção temporal de *gestão contínua* do desenvolvimento, sugerindo a idéia de continuidade espacial como modelo distributivo de “equipamentos”, “atividades” e “serviços”. Trata-se, portanto, de uma continuidade concebida fundamentalmente como *processo*, ou relações entre categorias descritivas de natureza funcional, e não como *estrutura*, ou relações entre formas físicas assumidas pela configuração do espaço urbano.

A abstração e funcionalidade associadas às idéias de processo refletem-se na definição das *unidades territoriais de planejamento*, que constituem, para efeito da espacialização do Plano, a menor subdivisão territorial da cidade. Mesmo com limites estabelecidos através de elementos da estrutura urbana (as vias do sistema viário básico), sua finalidade dissocia-se dessa base material. Pelo Artigo 9º do 1º PDDU, as UTPs delimitam uma parcela cuja função é servir “*como base de informação estatística*” e “*qualificar um determinado espaço urbano*” quanto a população, predominância de usos, equipamentos urbanos e relacionamento com o meio ambiente, um elenco parcial de atributos parte quantitativos (estatísticos) e parte qualitativos.

Curiosamente, junto com as UTPs é mantida a divisão da cidade em bairros, “*com seus limites e denominações decorrentes de lei*”; entretanto, seus limites não coincidem com os das unidades e restam inoperantes no texto legal, ilustrando uma ambigüidade entre os princípios ordenadores da cidade planejada e a distribuição espacial da cidade real. A mesma ambigüidade se manifesta na manutenção do quarteirão como subunidade definidora da delimitação das UTPs (Artigo 9º, § 2º), enquanto os dispositivos de controle urbanístico se aplicam genericamente ao *lote*, ignorando a integridade do quarteirão, ou mesmo às *áreas periféricas* das UTPs, faixa protetora com profundidade uniforme de sessenta

metros, diferenciada ao interior das mesmas, sem considerar as dimensões e configurações reais do parcelamento verificado na cidade.

A definição dos objetivos, dos limites e dimensionamento das UTPs se dá em função da capacidade máxima de população, que é determinada pelas densidades consideradas compatíveis com os equipamentos urbanos. Isso pressupõe um programa mínimo de necessidades a atender internamente, e o contorno das unidades pelas vias do sistema viário principal, reduzindo os deslocamentos da população na busca de abastecimento e serviços. *“A imagem urbanística que se faz de uma unidade deste tipo configura uma pequena cidade, auto-suficiente nas suas funções diárias, na qual seus habitantes, mediante deslocamentos a pé, têm solucionado com tranqüilidade e economia suas necessidades básicas”* (p. 15).

Essa descrição idílica das unidades corresponde exatamente a uma nova versão das “unidades de habitação” propostas por Paiva na década de 50, por sua vez inspiradas nas “unidades de vizinhança” da cidade-jardim americana ilustradas exemplarmente no sistema Radburn, uma de suas referências urbanísticas mais recorrentes. Inclusive as densidades previstas para as unidades seguem os padrões da cidade-jardim, adequados para áreas suburbanas e muito inferiores aos verificados nos bairros mais centrais à época. A definição das unidades é acompanhada de detalhados modelos de distribuição de Equipamentos de lazer de uso permanente (áreas verdes, praças e parques) e de Estabelecimentos de ensino formal (Escolas de 1º e 2º grau), com a previsão de reservas para implantação futura. *“O PDDU previu-as, adequadamente distribuídas na cidade, de acordo com as densidades demográficas futuras”*²⁷.

Em sua tese sobre Paiva, Rovatti percebe essa relação de continuidade com o Plano de 1959-61, nos critérios de zoneamento de usos, aproveitamento dos terrenos, limites de altura e outros dispositivos urbanísticos, destacando que as novidades se limitam à introdução do conceito de equipamento e, através dele, das “zonas funcionais”²⁸.

A partir do conceito fundador de que *“a cidade deveria estar espacialmente distribuída de acordo com as atividades desenvolvidas pelos seus habitantes”*, os módulos espaciais foram criados como *“áreas especializadas segundo as predominâncias de uso do solo, tais como: residencial, comercial e de serviços, industrial, áreas de lazer e cultura e áreas de circulação”* (p.15). Como a definição é essencialmente funcional, os módulos constituíram as Unidades Territoriais Residenciais, de Comércio e Serviços, Mistas e Industriais. Trata-se, entretanto, de um zoneamento fundamentalmente “conservador”, que segue o zoneamento

²⁷ PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 13. Os dois modelos estão nas páginas 13 e 15. Eles não contemplam, curiosamente, as creches e centros comunitários, que constituíam as nucleações primárias no dimensionamento teórico da “neighborhood unit” de Clarence Perry, com seu raio de atendimento de ¼ de milha.

²⁸ ROVATTI, 1995, op. cit., p. 340.

natural e a distribuição espontânea dos usos na cidade, “segundo as tendências de uso e ocupação do solo, cuja determinação obedece as vocações naturais de cada setor, e considerando-se as atividades já implantadas, as potencialidades para novas implantações e as características do sítio natural”²⁹.

Quando ratifica espacialmente a ocorrência histórica de um determinado uso, e assegura a esse uso uma futura permanência na Unidade, o 1º PDDU aceita implicitamente a existência de padrões distributivos atuando no espaço urbano, de forma análoga às leis naturais, que tenderiam a uma inércia locacional. Esta postura “inercial” com relação aos usos é notada tanto por Nygaard quanto por Rovatti, e foi uma das razões para a ausência de qualquer análise de adequação e conveniência da localização espacial de usos e atividades, tendo em vista as demandas urbanas em seu conjunto (ou seja, numa visão estratégica dos usos ao interior do modelo espacial). A lacuna metodológica certamente contribuiu para a consolidação de injustiças e conflitos potenciais no espaço urbano, e para a formação de novos.

Como base da organização espacial da “cidade planejada”, o 1º PDDU adota o que poderíamos chamar “dispersão de territórios homoganeamente distribuídos”. O plano foi concebido como um modelo espacial celular, composto de inúmeros sub-modelos menores, as unidades territoriais. As unidades (UTPs) foram agregadas funcionalmente em Unidades Territoriais Seccionais (UTS), que incluem equipamentos e serviços, como pólos e corredores comerciais, cujos raios de atendimento extrapolam o limite de vizinhança da unidade.

Dessa forma, a Unidade Territorial Seccional (UTS) tem função explícita de agrupamento, e é definida pela “irradiação de influência dos equipamentos urbanos instalados em suas áreas” (Artigo 10). A alusão à irradiação denuncia a filiação do Plano aos modelos de agregação celular concêntricos, ou no caso policêntricos, tão em voga no *planning* dos anos 60 e 70. Kevin Lynch comenta a adoção de tais modelos como base descritiva e prescritiva da distribuição espacial da cidade, identificando suas premissas no uso tardio e acrítico das teorias funcionalistas de localização, a exemplo da *teoria do lugar central*, enunciada por Walter Christaller no início da década de 30³⁰.

A influência dessas teorias no contexto conceitual e normativo do Plano pode não ser consciente, mas é evidente na ênfase atribuída à classificação minuciosa das atividades terciárias, responsáveis na *teoria do lugar central* pelo padrão homogêneo de distribuição espacial, e no relativo descaso atribuído às atividades produtivas, particularmente as industriais. A habitação é responsável pelo “pano de fundo” extenso, indiferenciado e difuso sobre o qual se dispõem as outras atividades urbanas. Da mesma forma, o fato de que nos modelos o sistema de vias de comunicação não integra primariamente o padrão distributivo, mas dele

²⁹ MARQUES, 1986, op. cit., p.17.

³⁰ LYNCH, Kevin. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1985, especialmente pp. 233 a 240.

decorre como *efeito* secundário³¹, ajuda a explicar o deslocamento do sistema viário da cidade para um plano subsidiário na matriz espacial do 1º PDDU.

Ao mosaico morfológicamente homogêneo e indiferenciado das UTPs, se justapõem alguns elementos pontuais ou lineares, introduzindo irregularidades e descontinuidades no padrão genérico proposto. Os Pólos e Corredores de Comércio e Serviços caracterizam-se por uma *especialização funcional* (Art. 100), e pela *função de aproximação* (Art. 101) às populações locais, com objetivo de descentralização urbana, redução de deslocamentos e alívio da Área Central.

Os Pólos apresentam autonomia do regime urbanístico em relação às UTPs vizinhas, e ausência de correlação entre seu presumível “raio de influência” e o sistema de agregação das unidades em UTSs. Assim, o modelo conceitual aproxima-se vagamente da idéia de uma cidade composta de bairros, com os Pólos cumprindo o papel de “centros de bairro”, com sua localização definida pela concentração de usos e por características morfológicas presentes no espaço urbano real, embora o texto legal nada indique a esse respeito. Ao contrário, o diagnóstico setorial levou à definição de um modelo de polarização comercial com visível excesso de pólos (Fig. 6.3), muito além da capacidade de oferta e demanda comercial dos bairros, e de seus padrões históricos de distribuição espacial.

Nos Corredores verifica-se uma adaptação funcional de segmentos das vias periféricas às UTPs, mantendo subordinação ao mosaico distributivo genérico. Como cada Corredor adota a densidade da UTP à qual está integrado, e a densidade comanda os parâmetros urbanísticos do Plano, resulta que tanto o regime urbanístico quanto a configuração de cada segmento do corredor varia conforme os regimes urbanísticos das respectivas UTPs. Assim, o conceito de Corredor “descola-se” da configuração da via que lhe serve de suporte, admitindo descontinuidades tanto longitudinais quanto transversais. Descarta-se *a priori* a idéia da integridade linear de configuração que a própria metáfora arquitetônica do nome poderia sugerir, e mais uma vez se confirma o papel secundário atribuído pelo Plano à continuidade construída do sistema viário na malha urbana.

Descritos os princípios ordenadores do 1º PDDU, cabe examinar seus limites de aplicabilidade, e as exceções que escapam ao seu controle direto e imediato. As situações excepcionais incidem sobre a distribuição territorial das Unidades de Planejamento, sob a forma das chamadas *Áreas Funcionais*; sobre a funcionalidade dos dispositivos de controle das edificações, através de parágrafos e incisos esparsos que modificam o texto principal dos respectivos artigos; e sobre a possibilidade de realização de projetos especiais, examinados caso a caso pelo Sistema de Planejamento conforme artigo específico (Artigo 84).

³¹ A aplicação completa dos modelos se dá na escala regional ou nacional; considerando um espaço sem nenhuma característica distintiva, com custos de transporte uniformes, com produtores e consumidores distribuídos por igual e com a liberdade de mover-se livremente, a teoria prevê o surgimento de uma hierarquia regular de lugares centrais de distribuição.

No primeiro caso, a própria definição do objeto (Área Funcional) delimita os critérios gerais de excepcionalidade, pelo Artigo 37 (I – características de localização, situação, condição topográfica, proteção à saúde pública e ao patrimônio ambiental, nos seus aspectos ecológicos, paisagísticos e culturais; II – equipamentos urbanos, programas e projetos governamentais implantados em sua área). Dentro do mosaico relativamente indiferenciado do modelo espacial, as *Áreas Funcionais* são unidades especiais, diferenciadas das UTPs vizinhas, e dessa forma escapam ao controle normativo do plano.

O segundo caso define um elenco de possibilidades específicas de projeto, em relação à localização e situação dos terrenos e sua condição topográfica, à preservação de patrimônio arquitetônico e ambiental, à incidência de equipamentos urbanos (Art. 159 – IV), e ao uso de bonificações legais como utilização da reserva de índice construtivo (Art. 159 – III) e solicitação de aumento de altura (Art. 159 – VII).

Nos dois casos, elas constituem tentativas de antecipação, dentro da própria norma, de seus efeitos mais evidentes sobre a cidade. Trata-se de um exercício de “*wishful thinking*” virtuoso, na busca de previsão e controle de todas as possibilidades espaciais de construção da forma urbana, mesmo aquelas intrinsecamente aleatórias ou imprevisíveis em função de combinatórias de elementos ambientais de distintos níveis. O esforço tende a resultar infrutífero ou frustrante em qualquer área urbana de mediana complexidade.

Já para os projetos especiais, os critérios de aplicação acabam reduzidos à combinação simples de um parâmetro dimensional de primeira ordem, genérico (imóveis com área igual ou superior a 5.000 m²), e um padrão morfológico de segunda ordem, específico (imóveis com testadas contínuas e integrais de um quarteirão). A aplicação de parâmetros excepcionais deve ser proposta pelo próprio promotor do empreendimento, através de um “*planejamento para fins de edificação*”, ou plano conjunto (§ 1º e caput), nesse caso equiparado a um Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) para fins de edificação (§ 3º).

Nas Áreas Funcionais a ação do sistema de planejamento é idealmente proativa, ao propor *para uma determinada área, em um determinado momento*, a incidência de instrumentos de controle diferenciados dos parâmetros “normais”. Como as Áreas Funcionais podem ser criadas ou excluídas do Plano a qualquer tempo, e sua caracterização é demasiado genérica, elas não oferecem os meios para uma tomada de decisão ágil e efetiva, e permanecem como uma espécie de “buraco negro” de exceção no mosaico normativo da cidade.

A esses dispositivos passam progressivamente a somar-se um número considerável de Resoluções Interpretativas do Conselho, desdobrando ainda mais as “situações especiais” abrigadas pelo plano. A partir de meados da década de 80 elas estão totalmente incorporadas à rotina da aprovação de projetos, multiplicando a imprevisibilidade morfológica resultante e o distanciamento entre a

cidade planejada e a *cidade existente*, com a emergência de um progressivo antagonismo entre o *contexto normativo* e o *contexto de aplicabilidade*³² do Plano. Esse antagonismo e a natural reação a ele, e a dificuldade congênita da norma (e de seu modelo espacial) em lidar com as tendências emergentes do crescimento urbano da cidade, são algumas das razões que pautaram o movimento pela revisão do plano. As reações iniciaram quase imediatamente após a promulgação do Plano, e a revisão foi concluída em 1987, mas não inteiramente resolvida em função da ausência de um modelo espacial definido e coerente a pautá-la.

A ESTRUTURA AUSENTE

Se no Plano Diretor de 1959/61 o modelo de cidade ideal aparecia inteiro na superposição dos mapas de altura, aproveitamento e ocupação, e depois era explicitado morfologicamente nos projetos especiais da Praia de Belas e 1ª Perimetral, no 1º PDDU o modelo não aparece, nem no corpo do plano, nem em seus anexos. O Anexo nº 1, apresentado no Art. 28 da lei como “*Modelo espacial/divisão territorial e uso do solo*” (Fig. 6.1), é na realidade uma planta de zoneamento dispondo um grande mosaico de UTPs, UTSIs, pólos e corredores.

Poderíamos imaginar o mapa com o zoneamento do PDDU (o “mapa do plano”) como um enorme painel impressionista, composto de centenas de pinceladas (as UTPs) cujo conjunto (o modelo espacial) só adquire sentido quando visto de longe. Não é o que ocorre. O plano, quando visto a distância, revela apenas a planta de Porto Alegre. O Centro urbano mostra maior densidade de informação, e a partir dele é esboçada uma estrutura débil e incompleta, que corresponde a segmentos de um sistema rádio-concêntrico truncado, com alguns pontos fortes (os pólos) distribuídos de forma aparentemente aleatória, envolta em um mosaico praticamente indiferenciado de unidades amarelas residenciais.

Se repetirmos a metáfora em termos digitais, a planta sendo vista como um imenso painel de imagem digitalizada, composta por uma infinidade de pequenos quadros (*pixels*), o resultado vai ser o mesmo. O modelo segue oculto, ausente, ou imperceptível. A estrutura espacial não é, em nenhum momento, revelada.

É preciso recorrer ao documento posterior de divulgação do 1º PDDU³³ para encontrar algo que se assemelhe a um modelo. Trata-se da figura com o título *LEI 43/79 – Modelo espacial proposto* (Fig. 6.2), que apresenta um diagrama com a síntese do zoneamento de uso do solo proposto no Plano, acompanhado de um mapa com a divisão territorial do município em zonas urbanas de ocupação intensiva e extensiva e zona rural. O “modelo espacial” apresenta a área residencial em amarelo, a área de “trabalho - indústria, comércio, serviço” em marrom ao norte da Avenida Assis Brasil e os principais pólos comerciais em vermelho, com diâmetro proporcional à sua hierarquia. O Centro evidentemente é

³² CONVÊNIO UFRGS/PMPA, op. cit., p. 15.

³³ PORTO ALEGRE, Planejar para viver melhor, 1983, op. cit., p. 10.

o pólo maior, seguido por dois pólos secundários, denominados “Pólo Assis Brasil” e “Pólo Azenha”, e um pólo terciário, denominado “Pólo Baltazar O. Garcia”, quase na divisa com o município de Alvorada.

A rede viária principal só comparece no modelo com as avenidas Protásio Alves, Assis Brasil/Baltazar de Oliveira Garcia, e Farrapos/Avenida dos Estados, e com setas indicando os principais acessos da cidade. É muito claro que não se trata de um “Modelo Espacial”, mas de um zoneamento primário derivado da distribuição do zoneamento natural, ao qual se sobrepõe um modelo de polarização comercial, igualmente primário. A estrutura urbana, como conjunto de partes espacialmente articulado, está novamente ausente.

Com efeito, mesmo que na apresentação do Plano, assinada pelo Prefeito, se afirme o objetivo de “*redimensionar a estrutura urbana*”, “*repensando a utilização do espaço urbano*”, uma das principais inconsistências do 1º PDDU é sua visão limitada e incompleta do papel da estrutura urbana. Ela é entendida como simples resultado da superposição de diferentes sistemas urbanos: Sistema Viário Principal, Sistema de Corredores e Pólos de Comércio e Serviços, Sistema de Divisão Territorial, Sistema de distribuição de equipamentos públicos, etc. “*A articulação entre eles não é explícita, e a própria concepção de estrutura urbana (ou, em menor hierarquia, de estrutura viária) como suporte físico para o desenvolvimento e para a espacialização dos sistemas não é, em nenhum momento, explicitada*”³⁴.

A única referência à estrutura aparece quase ao final do texto, no Art. 262, pelo qual “*o traçado do Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano é a **representação espacial da estrutura urbana** (...) no que concerne à localização do sistema viário, dos equipamentos urbanos existentes ou projetados e das Áreas Funcionais*”. Ao identificar equivocadamente o traçado como representação espacial da estrutura urbana, ignora que o traçado é, efetivamente, um dos elementos que a compõe e define, numa hierarquia que inicia no sítio, passa pelos grandes fatos urbanos primários e chega até o parcelamento em quadras e lotes, e ao padrão de distribuição de edificações e espaços abertos sobre ele.

O traçado, por sua vez, define o Sistema Viário Básico (Fig. 6.4), “*constituído pelo conjunto de vias principais, distribuidoras e locais*”, em sua localização, distribuição e hierarquia, com os seguintes objetivos (Artigo 329): “*evitar o tráfego de passagem ou travessia nas UTPs*” e “*estabelecer fluxos de tráfego, de modo que a circulação urbana se processe na ordem hierárquica crescente ou decrescente das vias, conforme classificação dada pelo artigo 328*”.

Pelo primeiro objetivo, as UTPs conectam-se por sua permeabilidade periférica, e não pela participação em um sistema viário estruturador, já que se

³⁴ CONVENIO UFRGS/PMPA, op. cit., p. 19. A presente análise foi parcialmente desenvolvida como parte das atividades do Convênio, e está apresentada em *Natureza e espacialização dos elementos*, pp. 06-23.



Fig. 6.10 – Ville-Nouvelle (cidade nova) de Melun-Senart, 1973. Implantação.

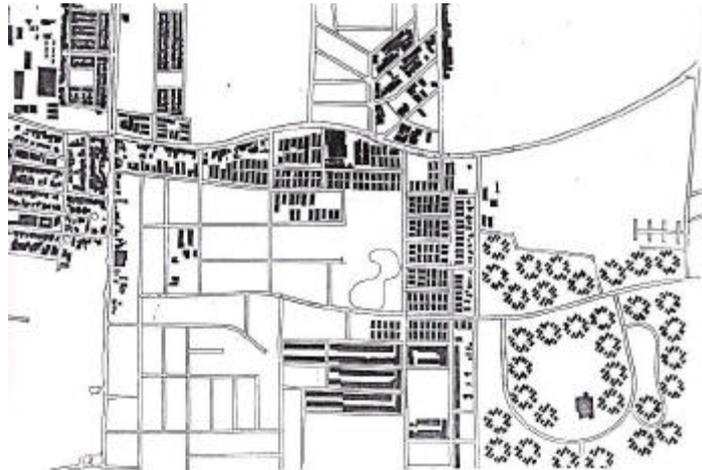


Fig. 6.11 - PORTO ALEGRE. Zona Nordeste c.1986 (Av. Baltazar de Oliveira Garcia e Conjunto Rubem Berta).



Fig. 6.12 - Milton Keynes. Zoneamento.



Fig. 6.13 - Milton Keynes. Perspectiva Aérea.



Fig. 6.14 - PORTO ALEGRE. Conjuntos Habitacionais na Avenida Protásio Alves (SESC).



Fig. 6.15 - PORTO ALEGRE. Conjunto Habitacional Rubem Berta.



Fig. 6.16 - PORTO ALEGRE. Conjunto Habitacional na zona leste.

procura explicitamente evitar sua travessia. O sistema viário resulta numa continuidade de percursos anelares delimitadores das UTPs, ao contrário da cidade real, na qual a rua é um elemento de composição urbana preciso, caracterizado pela linearidade e continuidade visual de planos construídos que pertencem tanto ao canal de movimento quanto aos quarteirões adjacentes. Trata-se evidentemente de um elemento conector, e não periférico. O segundo objetivo introduz o conceito, fundamental, de *hieraquização* do sistema viário, mas a classificação das vias é tradicional e recorrente (*principais, distribuidoras e locais*), e as definições imprecisas e vagas.

As vias principais têm por função “*delimitar as áreas de atividades*”, “*delimitar as Unidades Territoriais de Planejamento*” e “*permitir a circulação com origem e destino às zonas da cidade*”, reafirmando o caráter delimitador do sistema viário principal no Plano, em detrimento de seu papel estruturador. A função de conexão se refere à circulação de “*origem e destino*” a entes abstratos e desmaterializados, as “*zonas da cidade*”, que não estão definidas ou mesmo citadas em nenhuma outra parte do Plano. Como não se referem às UTPs ou à sua agregação em Unidades Territoriais Seccionais, nem aos bairros da cidade real, “*as vias principais tem origem e destino em elementos que não encontram correspondência quer na cidade planejada, quer na cidade existente, e sequer existem na virtualidade do texto legal*”³⁵.

Às vias distribuidoras cabe “*delimitar as UTPs*” e “*distribuir os fluxos com destino a uma destas Unidades*”, repetindo literalmente ou com pequena diferença de escala as funções das vias principais; as vias locais são internas às Unidades Territoriais, com função de “*orientar a circulação dos fluxos em seu interior*” e “*permitir o acesso a pontos internos específicos*”, caracterizando um sistema viário inteiramente vinculado à idéia de “*unidade de vizinhança*”, dificilmente aplicável sem enormes custos à realidade urbana de Porto Alegre.

A idéia de cidade rádio-concêntrica permeia toda a concepção do Sistema Viário principal do 1º PDDU, a partir da própria terminologia utilizada (radiais e perimetrais), agora matizada pela justaposição de trechos em malha descontínua e não hierarquizada. Este modelo espacial tem sua origem no padrão de desenvolvimento urbano de Porto Alegre ao longo de 150 anos, reforçado por características topográficas, funcionais e econômicas, e tem sido determinante na orientação do planejamento urbano e viário da cidade desde seu primeiro plano.

Com base em estudos das décadas de 30, 40 e 50, o Plano Diretor institucionalizado pela Lei 233/61 procurou organizar o sistema rádio-concêntrico através do reforço das principais radiais, em termos funcionais e morfológicos, e do lançamento de um sistema de três Perimetrais. A estrutura viária contida nas propostas passou a ser implementada nas décadas de 60 e 70, ainda que de forma incompleta. Na passagem para o 1º PDDU, tornaram-se evidentes suas limitações em função do desenvolvimento urbano da cidade, do aumento

³⁵ CONVÊNIO UFRGS/PMPA, op. cit., p. 12.

populacional e no número de veículos, e do impacto dos grandes projetos federais implantados ou em implantação no período. Lígia Botta já tinha notado que a proposta viária do 1º PDDU evolui para um sistema que incorpora o conceito de malha. São previstas ligações mais freqüentes, radiais ou perimetrais, associadas a um sistema de usos e atividades que inclui uma trama ampliada de Corredores e Pólos de Comércio e Serviços. Entretanto, tal sistema não chega a se completar, pois “(...) as ligações preconizadas na nova estrutura viária sob forma de malha, raro honrosas exceções, não foram executadas. Como as perimetrais não tem continuidade, continua vigendo o esquema radial”³⁶.

A análise da Rede Viária Principal do 1º PDDU torna evidente a ausência de hierarquia, as descontinuidades de traçado, tanto de vias existentes quanto de projetadas, descontinuidades de gabarito de vias importantes, e as inconsistências no projeto, dimensionamento e conectividade do sistema viário principal. Em alguns locais a intenção parece ser a de um traçado projetado caprichosamente, descontínuo e truncado, agravado pelo caráter “rodoviarista” de boa parte das avenidas e interseções projetadas. Abstraída a convergência para a península do Centro, o modelo parece inspirado vagamente no sistema viário de Milton Keynes³⁷ (Fig. 6.12), uma das grandes referências urbanísticas da década de 70.

A transformação de uma trama radial numa trama em malha é comum nas cidades de desenvolvimento rádio-concêntrico, na medida em que nos afastamos do centro para a periferia. Em Porto Alegre, essa malha é predominantemente direcional, com hierarquia principal no sentido Oeste-Leste, em função do peso histórico e da continuidade de algumas radiais importantes. Mesmo com a implantação das perimetrais, a malha Norte-Sul apresenta-se incompleta, descontínua, e não fornece suporte adequado para eixos de atividades ou fluxos significativos de transporte coletivo ou individual nos deslocamentos entre bairros. Destaque-se que estes deslocamentos são progressivamente mais significativos em função do desenvolvimento de novos pólos de centralidade, previstos no próprio modelo espacial do Plano.

É evidente que a estrutura radial-concêntrica está superada pelo crescimento da cidade, desde os anos 60, e apresenta dificuldades em incorporar o conceito de policentralidade, tão caro ao 1º PDDU. Já a estrutura centrípeta, induzida pelo modelo de divisão espacial do plano, permite acomodar diversos centros de hierarquia menor, que se convertem em satélites de um centro maior (o Centro da cidade), em distintos graus de hierarquia. Entretanto, trata-se de uma estrutura muito rígida, impondo uma rede de traçados combinados que rodeiam os centros, e não passam por eles. Conforme os estudos de Colin Buchanan, este tipo de estrutura revela falta de flexibilidade na rede de transporte, e suas

³⁶ BOTTA, Lígia B. *Circulação e transporte em Porto Alegre: uma contribuição para o debate*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, Secretaria do Planejamento Municipal, Supervisão do Desenvolvimento Urbano, 1994, p. 07.

³⁷ Milton Keynes New Town teve plano estratégico por Llewelyn Davies, Weeks, Forestier – Walker e Bor (1972), desenvolvido pelo Milton Keynes Team, como uma trama isotópica e “neutra” sobre a qual se dispõe um zoneamento homogêneo (Fig. 6.13).

possibilidades de mudança são muito limitadas; os subsistemas urbanos são essencialmente estáticos e o crescimento urbano, quando completados os centros existentes, só poderá ocorrer por duplicação do sistema³⁸.

O 1º PDDU carece de uma concepção estrutural, baseada na importância estratégica do traçado como elemento gerador da forma urbana e indutor do desenvolvimento, através da definição de uma matriz geométrica de ocupação do território. O sistema viário não comporta níveis sucessivos de hierarquia, apresentando-se de forma incompleta e truncada, e não se demonstra claramente sua compatibilidade com os demais sistemas urbanos. Enfim, nada parece justificar, no modelo adotado, o abandono do sistema viário existente como elemento estruturador primário da cidade, ou a sua substituição por uma malha irregular de percursos anelares em torno das novas unidades territoriais.

A IMPREVISIBILIDADE PLANEJADA

Durante o processo de elaboração do Plano, a participação da sociedade civil, em suas diversas formas de organização e associação, restringiu-se a responder às eventuais solicitações de contribuições e sugestões feitas pela equipe técnica, e acompanhar a tramitação na Câmara. Apesar do caráter multissetorial dos diagnósticos, o 1º PDDU foi um trabalho interno, realizado principalmente pelos técnicos da Prefeitura Municipal e de alguns organismos ligados ao planejamento urbano, como o PROPUR/UFRGS e a METROPLAN.

A conclusão do Plano, na virada da década de 70, coincide com o caso do regime militar implantado em 1964, e parece claro que os quinze anos de comando autoritário e tecnocrático marcaram sua concepção e elaboração. Não podemos esquecer que eles correspondem ao terço final de quase quarenta e cinco anos de condicionamento doutrinário contínuo. Conjugados na norma, seus impactos sobre a produção do espaço urbano acabaram por fornecer motivos suficientes para que a sociedade reclamasse a sua revisão³⁹. Onde não há consenso é na avaliação, tanto dos motivos, quanto dos efeitos, dessa revisão. Nessa discordância, persiste um *parti pris* ideológico.

Em seu ensaio sobre a “fertilidade” da terra urbana em Porto Alegre, João Rovatti nota que entre os anos de 1893 e 1987 a prefeitura estabeleceu por legislação e operou pelo menos oito “níveis” de fertilidade⁴⁰. Se entre 1893 e 1959

³⁸ BUCHANAN, Colin y Asociados, Estudio de Hampshire Sur, in: LEWIS, David. La ciudad: problemas de diseño y estructura. Barcelona: Gustavo Gili, 1973, pp. 18-34.

³⁹ NYGAARD, 1995, op. cit., p. 114, e ROVATTI, 1990, pp. 16-33.

⁴⁰ ROVATTI, João. A “fertilidade” da terra em Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João, 1983, op. cit., pp. 221-239. A fertilidade designa o “(...) conjunto de fatores, contingenciadores da capacidade construtiva das diferentes partes da cidade existente” (legislação urbanística, condições urbanas, formação de expectativas de crescimento futuro, custo da terra, etc.). O Gráfico 1 mostrava a “fertilidade” (capacidade construtiva máxima) de um terreno de 300m² na Rua Duque de Caxias, no Centro de Porto Alegre, entre 1893 e 1987. Apesar das variações na

vigoraram níveis crescentes (entre 1952 e 1959, em algumas partes da cidade, era possível a construção em qualquer altura, sem limitação de índice construtivo), a partir de do Plano Diretor de 1959 vigoraram níveis decrescentes, chegando ao nível mais baixo com o 1º PDDU, em 1979. O violento e generalizado rebaixamento dos índices de aproveitamento e de regimes de altura das edificações operado pelo 1º PDDU deprimiu a fertilidade aos níveis verificados nas primeiras décadas do século XX, quando as construções mal alcançavam quatro pavimentos. A tendência foi revertida com as modificações introduzidas no Plano em 1987, repondo a fertilidade a níveis próximos dos verificados na década de 70 (entre 1966 e 1979), ainda assim abaixo dos níveis de 1928 e 1959 (mais ou menos equivalentes) e cerca de 1/3 dos praticados em 1952!

Verificando esse processo, cabe indagar como foi possível tal nível de interferência sobre a produção do espaço urbano, de forma tão “descolada” da dinâmica da sociedade, operada e mantida com tal grau de autonomia por um grupo reduzido de técnicos, com legitimidade limitada e apoio restrito a alguns setores sociais, tecnocráticos e acadêmicos. Parece claro que isso só foi possível ao interior do regime autoritário instaurado em 64, que utilizou o planejamento urbano como parte de sua estratégia de controle centralizado da sociedade e do território. O descolamento, centrado nas idéias de globalidade, de sofisticação técnica e de interdisciplinaridade do planejamento, atingiu seu apogeu com os chamados “superplanos” da década de 70, que de acordo com Villaça se caracterizam por uma progressiva autonomia relativa⁴¹. Dessa forma, descolando-se da realidade e adquirindo autonomia em relação às demandas sociais e espaciais, o plano vira pura ideologia. No capítulo “*A idéia do Plano Diretor enquanto ideologia*” de seu ensaio, Villaça conclui que é ilusório imaginar que algum plano das últimas décadas tenha efetivamente implantado as “concepções de cidade”, “pressupostos urbanísticos”, “estratégias” ou “políticas públicas” presentes em seu discurso.

“Esvaziado de seu conteúdo e reduzido a discurso, alteram-se os conceitos de ‘plano’ e de ‘planejamento’. O planejamento urbano no Brasil passa a ser identificado com a atividade intelectual de elaborar planos. Uma atividade fechada dentro de si própria, desvinculada das políticas públicas e da ação concreta do Estado, mesmo que eventualmente procure justificá-las”⁴².

capacidade construtiva em função das distintas zonas da cidade, a amostra ilustra uma situação que, em princípio, mostra-se válida para o conjunto do espaço urbano da cidade.

⁴¹ VILLAÇA, 1999, op. cit., p. 213. Ela se manifesta por três características: (a) distanciamento crescente entre os planos e suas possibilidades efetivas de implementação, por falta de recursos e por seu “descolamento” da base política e operacional; (b) conflito intrínseco com a burocracia pública crescentemente ampliada e especializada; quanto mais abrangentes ficavam os planos, menores as chances de permitir a “integração e coordenação” da enorme quantidade de órgãos públicos envolvidos; (c) alienação dos planos com respeito à “execução”, não mais limitada ao município, como nos planos urbanísticos anteriores, mas a um conjunto de instâncias cada vez mais complexas e abrangentes, a lidar com diretrizes e recomendações sobre todos os aspectos da cidade e da região. O diagnóstico de Villaça é similar ao de Demétrio Ribeiro em “*O Planejamento dito integrado da época da Ditadura*”, de RIBEIRO, 1992, op. cit., pp. 140-142.

⁴² VILLAÇA, 1999, op. cit., p. 222.

O Plano Diretor de 1959 foi elaborado por uma pequena equipe, num processo fechado, mas durante um período de regime democrático no qual esteve exposto ao debate de interesses por mais de cinco anos. O 1º PDDU foi elaborado por uma equipe um pouco maior, multidisciplinar, mas apesar do discurso participativo ocorreu durante um período de regime autoritário, não se expondo abertamente à controvérsia pública com os agentes e interesses da sociedade, além daqueles poucos especificamente convidados para tal. É significativo que as mesmas análises críticas que utilizavam este argumento para relativizar o impacto do Plano de Urbanização de Loureiro da Silva e das obras dele decorrentes, deixam de fazê-lo em relação ao 1º PDDU. Entretanto, o autoritarismo do regime militar de 64 e o do Estado Novo de Vargas não são tão sensivelmente distintos.

Outro aspecto diz respeito às condições de produção do setor imobiliário. A década de 70 marcou o auge da atuação do BNH, e o crescimento urbano se dava predominantemente por conjuntos habitacionais financiados por ele. Nesse tipo de empreendimento repetitivo, os níveis de aproveitamento são definidos em função da tipologia, e não o contrário, e o Plano os favorecia (Figs. 6.11 e 6.14 a 6.16). A substituição tipológica ao interior do tecido se dava mais para a classe média e alta, com financiamentos de longo prazo, que permitiam absorver e diluir os novos níveis de custo da terra, pressionados pelas restrições do plano. Nos dois casos, serviu para reduzir a pressão dos agentes sobre o Plano, em seu início.

É evidente que, com a redemocratização e eleição direta do primeiro prefeito após o golpe de 64 (Alceu Collares, do PDT de Brizola, foi eleito em novembro de 1985 e governou de 01/01/1986 a 01/01/1989), o plano teria que se abrir ao debate público. O processo de debate e reavaliação do 1º PDDU foi iniciado através de manifestações ainda antes de sua institucionalização em 1979, e culminou, em 1987, com a aprovação de sua alteração pela Câmara de Vereadores através da Lei Complementar 158/87 da administração Alceu Collares. Ela altera a LC 43/79, especialmente nos instrumentos de controle urbanístico, aumentando os índices construtivos, as bonificações às áreas não computáveis ou isentas do mesmo, as alturas máximas, e enquadrando outras regulamentações mais restritivas da lei.

Foi um processo extremamente polêmico e traumático, no qual o Plano esteve no centro de um feroz jogo de interesses, que envolveu praticamente toda a sociedade organizada da capital. O debate opôs, de um lado, os defensores da integridade do plano, e de outro uma composição relativamente heterogênea de forças a reclamar sua revisão, de forma mais ou menos radical. O cabo-de-guerra pelo plano dessa vez contou com a Câmara de Vereadores como protagonista efetivo, servindo de caixa de ressonância e fórum de debates para as opiniões da sociedade. O apoio ao plano era liderado por remanescentes da equipe técnica original, e reunia os seguidores da ortodoxia do urbanismo “moderno” e do planejamento urbano (abrigados na academia e nas instituições públicas), setores vinculados à ecologia e à preservação do patrimônio, e movimentos sociais diversos.

A crítica ao plano dividia-se em dois campos: o mais claro era constituído pelos interesses do mercado imobiliário e do setor da construção, centralizado no Sindicato da Indústria da Construção Civil - SINDUSCON, com apoio de proprietários de imóveis e loteadores, e de alguns setores profissionais (como os escritórios de arquitetura). Para esse campo, a questão centrava-se no aproveitamento dos terrenos e na altura das edificações, e agregava críticas a procedimentos técnico-administrativos vinculados à aprovação de projetos, genericamente identificados com a “burocracia da prefeitura”. O outro campo questionava o plano a partir de seu modelo espacial, seus pressupostos doutrinários e seus instrumentos urbanísticos, e a partir de seu determinismo; estava abrigado na academia, em instituições profissionais e em novos movimentos culturais e sociais.

No debate, a academia cindiu-se, e instituições profissionais antes unânimes na defesa do plano, também. A partir dos anos 80, a hegemonia quase absoluta da corrente urbanística liderada por Paiva passa a ser contestada, e o apoio que detinha nos meios profissionais e acadêmicos deixa de ser monolítico. As primeiras fissuras surgem na universidade, com a criação do PROPAR (Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura da UFRGS) em 1980. O novo curso passa a dividir com PROPUR a formação e orientação acadêmica na Arquitetura, com uma postura crítica em relação ao modelo de cidade e de planejamento urbano até então hegemônico, trazendo ao debate local as contribuições de Colin Rowe, Robert Venturi, Aldo Rossi e Carlo Aymonino, e da análise tipo-morfológica⁴³. O processo alastrou-se para o ensino de graduação, a partir de nova linha disciplinar no Departamento de Arquitetura e da adesão de parte significativa dos estudantes, com o endosso de uma série de eventos acadêmicos e culturais, logo chegando a outras faculdades e aos meios intelectuais e profissionais locais.

O IAB, antes uma das bases de legitimação do Plano Diretor, também se divide, especialmente na gestão Rômulo Krafta (1986-87), passando a questioná-lo em fundamentos importantes, e à condução do próprio processo de revisão. Para o Sindicato de Arquitetos, a crítica era à falta de participação comunitária e ausência de mecanismos para lidar com os assentamentos espontâneos e o crescimento da periferia (embora condene o aumento no potencial construtivo dos terrenos). O próprio SINDUSCON trouxe à cidade o arquiteto Joaquim Guedes, identificado com a vanguarda paulista, que emprestou sua autoridade profissional

⁴³ Os seminários, disciplinas e eventos do PROPAR, com destaque para os Encontros sobre Ensino de Projeto Arquitetônico da FAUFRGS, foram fundamentais nessa revisão. Através da disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana, montada por Carlos E. Comas e Silvio Abreu, foram introduzidos localmente alguns desses textos, e especialmente a tipo-morfologia; as reflexões de Carlos E. Comas sobre os conjuntos habitacionais BNH e sobre as relações entre a cidade figurativa tradicional e a cidade funcional moderna destacam a afirmação da autonomia disciplinar e a valorização de contexto, precedentes e memória. Os debates e contribuições do período estão documentados em MARQUES, Sergio. *A revisão do movimento moderno? Arquitetura no Rio Grande do Sul dos anos 80*. Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2002.

e intelectual na defesa de edifícios altos e maiores densidades urbanas, através de contribuição escrita, defendida em palestras e entrevistas a jornais.

A primeira questão que se colocava para os interesses do mercado imobiliário era a brutal redução que o plano operou no aproveitamento construtivo da terra urbana, pelo rebaixamento generalizado de índices de aproveitamento e alturas em relação ao Plano anterior. Ela se baseava numa interpretação ideológica do processo de crescimento urbano da década de 50, que já tinha balizado a redução inicial operada pelo próprio Plano Diretor de 1959-61, incrementada em 1967. O próprio diagnóstico do 1º PDDU indicava:

*“Dos levantamentos procedidos durante a fase de estudos, ficou bastante evidente que uma parcela da cidade já havia atingido, e mesmo ultrapassado de muito, os parâmetros desejáveis de densificação populacional, com todos os prejuízos daí decorrentes para o atendimento eficaz da população residente, em termos de equipamentos urbanos, cuja implantação se tornava economicamente inviável”.*⁴⁴

Foi com base nessa constatação, sem nenhum respaldo técnico efetivo, que se procedeu a revisão radical dos índices de aproveitamento *“no sentido de seu rebaixamento generalizado, de forma a impossibilitar a ocorrência de fenômenos da espécie”*. Entretanto, como o aprendiz de feiticeiro assustado com a emergência de forças tão insuspeitas quanto incontroláveis, os autores do Plano vão lançar mão de um artifício, estabelecendo pequenas compensações:

“(…) como medida compensatória da perda de área construível (sic) e para manter viável economicamente o processo de ocupação do solo, sem agravar a densidade populacional desejada, foram estudadas formas alternativas de restituição de áreas em itens não conflitantes com o problema da utilização direta por pessoas. Assim, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, a partir de sua vigência, consagra isenções para certas partes das edificações que, anteriormente, eram computadas nos índices de aproveitamento”. (PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 17)

O sistema de controle de densidade imaginado no Plano, através do número de dormitórios, revelou-se inexecutável e foi em seguida abandonado, fazendo com que as *“densidades consideradas compatíveis”* para as UTPs passassem a ser objeto de limitação apenas pelo volume construtivo. Isso significa que, na prática, muito cedo a densidade populacional deixou de balizar conceitualmente a divisão territorial do Plano, e foi jogado por terra todo o sistema lógico de relações numéricas e de padrões cuidadosamente montado pelos autores do 1º PDDU. Ficaram apenas as restrições construtivas.

Ao final dos anos 70, o grosso da produção imobiliária no país se dava através do Sistema Financeiro da Habitação (SFH). O “estouro” do SFH e a extinção do BNH no início dos anos 80 atingiram o setor imobiliário que operava através de financiamentos habitacionais, com desorganização do mercado, paralisação das obras de conjuntos e falência de construtoras. Na primeira metade da década, esta situação contribuiu para reduzir as pressões por modificações no

⁴⁴ PORTO ALEGRE, 1980, op. cit., p. 17.



Fig. 6.17 - Bairro Santa Cecília (c.2006). Tecido composto por substituição tipológica com predominância das normas do 1º PDDU, em parcelamento com lotes tradicionais.



Fig. 6.18 - Bairro Moinhos de Vento (c. 2005). Tecido composto por substituições tipológicas segundo distintas normas: anteriores e posteriores ao PD 59-61, e pelo 1º PDDU, em lotes de dimensões generosas.



Fig. 6.19 - Foto aérea da área central em 1983. Em primeiro plano, Av. Mauá e Porto. Ao fundo, aterros com o Parque Marinha do Brasil e avenidas Beira Rio e Edvaldo Paiva (em implantação), Centro Administrativo do Estado (ao centro) e futuro Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

Plano. Ela obrigou a uma reciclagem do setor, voltando-o à incorporação imobiliária pela modalidade de “preço de custo”, ou autofinanciamento impulsionado pelo curto “boom” do Plano Cruzado a partir de 1986, no governo José Sarney. Ora, essa modalidade dependia fortemente do aproveitamento individual dos terrenos para viabilizar-se, levando naturalmente ao acirramento de pressões por mudanças nos restritivos instrumentos de controle do 1º PDDU.

Como vimos anteriormente, as alterações na LC 43/79 se dão nos instrumentos de controle urbanístico, para enquadrar e amenizar a aplicação de suas regulamentações mais restritivas, e buscam consolidar uma série de “resoluções normativas” que vinham sendo editadas desde o início de aplicação do 1º PDDU na tentativa de contemplar situações não previstas no texto da lei. Como resultado, se flexibiliza a aplicação do Plano, mas aumenta enormemente sua imprevisibilidade morfológica com uma política de resoluções “caso a caso”, a critério do Sistema de Planejamento.

A incidência combinada dos dispositivos de controle e situações especiais sobre os bairros de parcelamento tradicional induzia tipologias de pouca eficiência (Fig. 6.17), e inibia a substituição tipológica em muitos deles. Em áreas de parcelamento mais generoso, como Moinhos de Vento (Fig. 6.18), Bela Vista e parte de Petrópolis, a morfologia resultante se aproxima mais do modelo espacial originalmente previsto, à custa de uma acelerada substituição tipológica. A disputa pelos terrenos disponíveis nas melhores localizações chegou ao paroxismo de substituir casas com 15 anos ou menos (na vertente sul da Bela Vista). No Centro, estava claro que o processo de “verticalização” tinha sido controlado (Fig. 6.19), à custa de sua virtual estagnação.

O aumento da altura deu-se através de um artifício, institucionalizando procedimentos que já vinham sendo pleiteados através dos projetos pelo Art. 84. Como o plano estabelecia alturas máximas de pavimentos muito superiores às praticadas (3,5 m para pavimentos tipo e 6,0 m para térreo), os gabaritos resultantes permitiam o “*embutimento*” de, em média, mais dois pavimentos normais nos edifícios. Como o térreo sob pilotis e o pavimento de cobertura (quando utilizado dentro de determinados parâmetros) eram bonificados, resultava um incremento de quatro pavimentos (os dois “*embutidos*”, mais o térreo e a cobertura). A LC 158/87 simplesmente incorporou estes pavimentos ao regime de alturas das UTPs.

As críticas reclamavam de duplicação de altura, um exagero como generalização, já que a duplicação só ocorria em zonas de altura máxima entre 2 e 4 pavimentos. Para os oito pavimentos vigentes como teto na maior parte dos bairros residenciais consolidados, representou um incremento de 50% (que, de resto, já vinha sendo concedido em situações especiais mediante Estudo de Viabilidade). Reproduzindo trecho do Diário do Sul, Rovatti argumenta que, a partir de 1987, por exemplo, “*as empreiteiras tem agora permissão para duplicar os prédios a serem erguidos em setores de bairros (...). As mudanças estimularam também a quadruplicação de edifícios comerciais em zonas residenciais da capital*

(...), num processo apontado como salutar pelos construtores, mas condenado com veemência pelo Sindicato dos Arquitetos/RS⁴⁵. O próprio Rovatti, entretanto, em gráfico que acompanha o mesmo artigo sobre a “fertilidade” da terra urbana em Porto Alegre, comprova que o aumento operado com a LC 158/87 foi relativamente pequeno, levando os níveis do 1º PDDU, a partir de 1979 similares aos praticados no início do século XX, a níveis próximos dos verificados em 1966 (LC 3.004/66), mas ainda assim inferiores aos níveis verificados em 1928.

Essa linha é retomada por autores como Weimer, que vêem no Plano o atendimento às exigências do mercado imobiliário. A análise peca por não atentar para as diferenças entre a LC 43/79, que não atendia ao mercado, pelo contrário reduzindo generalizadamente o aproveitamento dos terrenos, e a LC 158/87, que procurava amenizar seus efeitos mais visíveis, através de procedimentos e dispositivos que se assemelhavam mais a engenhosos artifícios que a legislação urbanística.

*“(...) percebe-se que, por trás de uma retórica ‘revolucionária’ e ‘inovadora’, se partia exatamente dos mesmos princípios, com a mudança de alguns termos como zoneamento por setorização, mas conservando a essência dos procedimentos com base no zoneamento de usos e da conservação da teoria da ‘pureza’ dos números, todavia, com um aumento sistemático dos índices numéricos o que não trouxe qualquer efeito sobre o centro histórico, no qual estava se iniciando o processo de decadência devido à superdensificação, mas que acabou por levar este problema para áreas ainda não afetadas por ele, para gáudio dos empreendimentos imobiliários”.*⁴⁶

Outra crítica freqüente foi ao autoritarismo e ao determinismo espacial e funcional do plano. Nygaard vê o 1º PDDU como o produto final de um progressivo processo de articulação e condicionamento doutrinário, e em função das teses que apresenta o considera *determinístico* (ao engendrar promessas para melhorar a qualidade de vida via reordenação do espaço físico), *autoritário*, (ao pretender impor à sociedade determina concepções, especialmente em relação ao espaço físico), *pretensioso*, (ao se propor a resolução de um conjunto de problemas cada vez mais amplo e diversificado, relativos a diferentes disciplinas), *tecnocrático* (ao manter uma postura técnico-científica auto-suficiente, colocando os planos à parte do processo político e da sociedade), e finalmente *ineficaz*, ao não dar conta dos novos problemas suscitados pelo crescimento da cidade, como a marginalidade e as periferias urbanas⁴⁷. Rovatti, citando o Jornal do Instituto dos Arquitetos do Brasil-IAB/RS, mostra que o IAB endossava esta crítica:

“Por ocasião das frustradas discussões do Plano Diretor, o IAB se bateu explicitamente (para) propor que o Plano Diretor da cidade minimizasse o seu caráter determinista (de

⁴⁵ ROVATTI, 1990, op. cit., p. 114.

⁴⁶ WEIMER, 2004, op. cit., p. 210.

⁴⁷ NYGAARD, 1995, op. cit., pp. 119-120. Ele utiliza o termo *despolitizado* em lugar de tecnocrático. Como última das críticas restritas, acusa o plano de ter apresentado propostas *desligadas da realidade* (segundo ele ainda a requerer estudos complementares, relacionando suas propostas com o que foi efetivamente realizado durante a sua vigência).

tudo saber e tudo definir a priori para todos) e autoritário, e se tornasse mais flexível e aberto à participação profissional.⁴⁸

Entretanto, a LC 158/87 não extinguiu o recurso às Resoluções Interpretativas do Conselho. Ao contrário, acabou potencializando-as na medida em que amplia as brechas e as dubiedades dos instrumentos usuais. Assim, às mudanças nos dispositivos de controle vão somar-se progressivamente um número considerável de novas Resoluções Interpretativas, desdobrando ainda mais as “situações especiais”. Fruto do distanciamento original da *cidade planejada* em relação à *cidade existente*, a ambigüidade da norma associa-se a uma multiplicidade dispersa de instrumentos de controle, que dificultam sua compreensão e sua aplicação. Conforme nota o diagnóstico do PROPAR, instaura-se no 1º PDDU um progressivo antagonismo entre o *contexto normativo* e o *contexto de aplicabilidade*⁴⁹, e com o passar do tempo esse antagonismo só tendeu a aumentar.

O processo pode ser exemplarmente ilustrado através de um exame do que ocorreu na área do *Shopping Center Iguatemi* no período de aplicação do Plano. A área encontrava-se praticamente desocupada até o início dos anos 80. A Avenida Nilo Peçanha, eixo de acesso e estruturação da zona era prevista como avenida projetada desde a década de 30, como radial intermediária entre as velhas radiais Protásio Alves e Assis Brasil, e aparece dessa forma no plano de avenidas da *Contribuição* de Ubatuba de Faria e Paiva e no primeiro estudo de Arnaldo Gladosch. Na planta da cidade de 1936, ela aparece tangenciando, a norte, o conjunto de loteamentos da empresa *Schilling Kuss* ao redor da Avenida Protásio Alves, entre esta e o loteamento popular da Vila Jardim a leste.

Os loteamentos foram implantados e ocupados a partir dos anos 40, com o bairro de Petrópolis, mas no início dos anos 50 a área ainda encontrava-se desocupada. A Avenida Nilo Peçanha foi prevista como *parkway* a partir da Terceira Perimetral no *Ante-projeto de planificação de Porto Alegre* de Paiva e Demétrio Ribeiro, entre zonas residenciais puras (tipo Z3 e Z4). O Plano Diretor de 59 não incluía a área além da Terceira Perimetral, e o trecho entre a Avenida Protásio Alves e esta não recebia tratamento especial em termos de usos, ocupação, índice de aproveitamento ou altura, diferentemente das radiais de uso comercial, como a própria Protásio Alves.

A área entre a Avenida Carlos Gomes e o limite leste do município só foi incluída no Plano na Extensão D em 1975, através do Decreto 5.162/75. Durante a década de 60, a região recebeu grandes Colégios (como o Anchieta e o Farroupilha), relativamente isolados em meio a áreas vazias e loteamentos não ocupados ou em início de ocupação. Eles se somaram ao *Country Clube*, reforçando a vocação da área ao longo da avenida para grandes equipamentos educacionais e de lazer. Iniciava-se a ocupação dos loteamentos de média e alta

⁴⁸ ROVATTI, 1990, op. cit., p. 32.

⁴⁹ CONVENIO UFRGS/PMPA, 1996, op. cit., p. 15.

renda, Três Figueiras e Chácara das Pedras, num padrão de residências unifamiliares isoladas. Quando da implantação do Anchieta, transferido do Centro no início da década de 60, a Avenida Nilo Peçanha só chegava até o portão do Colégio. Toda a área a leste estava cercada, até o *Country Clube*, cujo acesso se dava pela face norte.

Finalmente, o 1º PDDU não prevê a avenida como Corredor de Comércio e Serviços, e sim como uma das vias anelares de contorno das UTPs, sem regime especial em termos de instrumentos de controle. As áreas residenciais ao redor receberam estatuto de áreas residenciais puras, com os mais baixos índices (IR 1 e ICS 0,5), e altura limitada. O modelo espacial, em sua estratégia de polarização comercial, previa um Pólo de 2º nível na Avenida Assis Brasil, na confluência com a Avenida do Forte, que atenderia toda a zona (ilustrando a polarização por setas no modelo). As fotos aéreas anteriores a 1980 mostram um descampado bucólico no local do Shopping, ocupado por tambos de leite, próximo às extremidades do loteamento residencial Chácara das Pedras, na confluência da Rua João Wallig com a Avenida Nilo Peçanha, à época uma trilha de chão batido (Fig. 6.20).

No início dos anos 80, baseado em extensa pesquisa de localização e mercado (uma das primeiras do gênero no país), que concluía ser aquele o ponto de maior acessibilidade equipotencial das áreas urbana e de expansão urbana da capital, estrategicamente situado sobre a diretriz preferencial de crescimento e localização das classes de média e alta renda, foi implantado no local o *Shopping Center Iguatemi*. Estudo de Viabilidade e projeto foram aprovados pela Prefeitura, com base nas situações especiais previstas no Art. 84 (Fig. 6.24). O *Shopping Center Iguatemi* Porto Alegre foi inaugurado em abril de 1983, num terreno de quase 10 hectares (96.300 m²) a 6 km do centro da cidade. O Shopping contava então com 52.000 m² de área construída e 29.000 m² de área bruta locável, com duas mil vagas de estacionamento, constituindo-se instantaneamente no segundo pólo comercial da cidade em hierarquia (Fig. 6.21). Em 1993 o Iguatemi ganhou 60 novas lojas e quatro cinemas, e um ano depois aumentou sua praça de alimentação. Em 1997, uma ala anexa ao Iguatemi acrescentou 75 novas lojas, uma nova praça de alimentação, cinco salas de cinema e um prédio-garagem. A partir de então, o Iguatemi passou a ser considerado o maior centro de compras do sul do país, e o líder em rentabilidade por metro quadrado na região sul⁵⁰.

⁵⁰ A ampliação deixou o Shopping com 107.300 m² de área construída, 36.854 m² de área bruta locável em 340 lojas, e 3.015 vagas de estacionamento. O Iguatemi registra uma circulação média diária de 50.000 pessoas (1.500.000 por mês, num fluxo de 500.000 veículos/mês), gerando um fluxo médio anual de 18 milhões de visitantes, cerca de 12 vezes a população da cidade, e levando a um faturamento de R\$540 milhões anuais. Os empreendedores são Iguatemi Empresa de Shopping Centers S/A (a maior empresa do segmento na América Latina, controlada pelo Grupo La Fonte, de Carlos Jereissati e família), ANCAR S/A, MAIOJAMA Ltda. (Grupo RBS) e LRR Participações Ltda.

A concentração, diversidade comercial, e o enorme potencial de polarização do Shopping, imediatamente depois de aberto, virtualmente implodiram o modelo de polarização do 1º PDDU, e com ele o próprio modelo espacial do plano, a pouco mais de três anos de sua instituição. Durante os anos 80, o Iguatemi funcionou ao mesmo tempo como uma espécie de âncora urbana em meio a uma área de expansão desagregada e fragmentária, e como um catalisador no incremento da ocupação e na atração de novos usos para a área. Todo o acelerado processo de indução ao desenvolvimento e constituição de um novo âmbito urbano, entretanto, se dava com atritos consideráveis entre a vitalidade da cidade real e a rigidez normativa. O 1º PDDU simplesmente não previa tais usos, na distribuição requerida nem na intensidade correspondente. O próprio papel da avenida como canal de movimento, mas também de localização de atividades urbanas de alta hierarquia, atraídas pela polarização do Shopping, não era contemplado na norma.

A LC 158/87 procurou resolver o conflito, coerentemente com os padrões de encaminhamento que seguiu para a resolução dos outros antagonismos entre o *contexto normativo* e o *contexto de aplicabilidade* da norma: por artifícios. Recortou a UTR fronteira ao Shopping (lado oposto da Avenida Nilo Peçanha) por um traçado caprichoso, dividindo-a em duas; com isso, multiplicou as áreas periféricas das UTRs, onde se permitia mais altura (Código 05 com máximo de 4 pavimentos, contra máximo de dois pavimentos no interior das unidades), e uso para habitação coletiva, levando-as ao interior do bairro.

Com esse artifício, mais o enquadramento dos projetos nos benefícios do Art.84 (por área, ou por testada de quarteirão), foi possível construir empreendimentos de habitação coletiva de até 12 pavimentos (Térreo, 10 tipos e cobertura, Fig. 6.22) na Avenida Nilo Peçanha e na nova periferia, penetrando o bairro ao longo da atual Avenida General Barreto Viana. O processo foi facilitado pela existência de apenas um grande proprietário imobiliário de toda a área, a Condor (sucessora da Schilling Küss), que aceitava parcerias através de permuta por área construída. Os empreendimentos já se encaixavam no novo perfil de condomínios fechados com equipamentos coletivos, em duas ou mais torres, com tipologia em forma de “H” e quatro apartamentos por pavimento. No interior das UTRs, o incremento de demanda resultou na proliferação de condomínios residenciais horizontais, equiparados à residência individual em termos de regime, multiplicando o aproveitamento dos terrenos. A convivência entre dois tipos tão díspares, torres de 12 pisos e casas de dois pisos separados apenas por passagens de pedestres, ali se dá de forma direta, sem nenhum tipo de mediação ou transição morfológica.

Quanto ao comércio, permaneceu restrito ao índice anterior; conjugado à crescente demanda por espaços comerciais ao longo da avenida, acabou levando a uma morfologia de *strip* comercial de lojas baixas, que remetem ao modelo de “*decorated shed*” descrito por Robert Venturi e Scott Brown. A área toda passou a ser conhecida como bairro Iguatemi, transformando-o no primeiro bairro “temático” de Porto Alegre, mescla provinciana de Las Vegas com Miami, na qual a praia é



Fig. 6.20 - Área do Shopping Iguatemi (Nilo Peçanha x João Wallig) antes da construção. 1980.

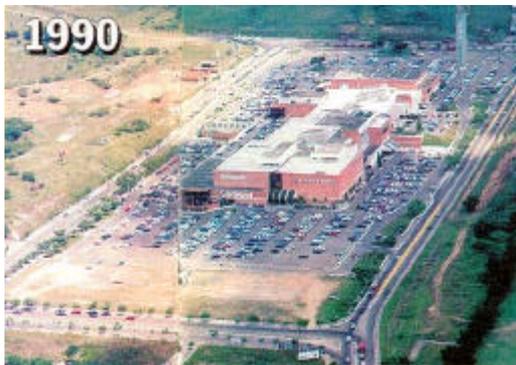


Fig. 6.21 - Área do Shopping Iguatemi em 1990.

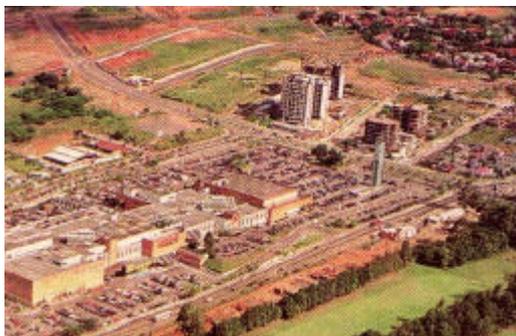


Fig. 6.22 - Área do Shopping Iguatemi por volta de 1994.



Fig. 6.23 - Área do Shopping Iguatemi em 1998 (vista reversa).

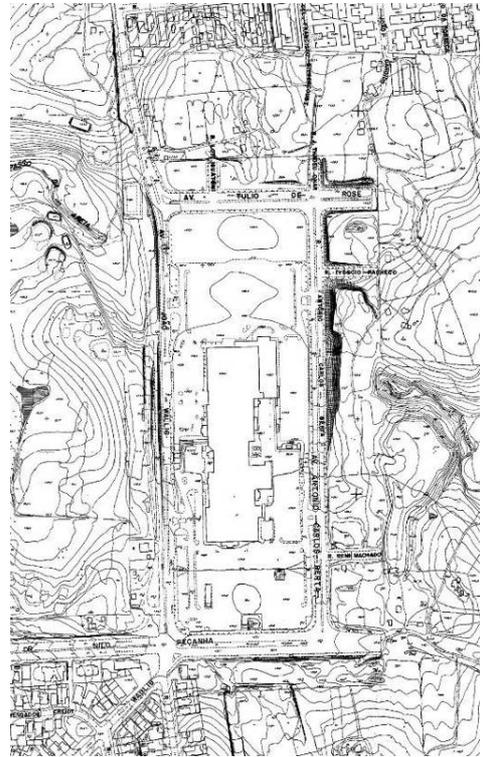


Fig. 6.24 - Cadastro da área do Shopping Iguatemi em 1986.



Fig. 6.25 - Foto Aérea da área do Shopping Iguatemi por volta de 2005.

o Shopping (Fig. 6.23). A ocupação da área por torres de habitação coletiva chegou a um quase paroxismo em meados dos anos 90, com sucessivos lançamentos da empresa Encol ocupando praticamente todos os terrenos urbanizados possíveis de implantação vertical, até a quebra da empresa, deixando um setor de bairro fantasma com edifícios inacabados e estruturas, em lenta complementação desde então.

As sucessivas ampliações do *Shopping Center Iguatemi*, a implantação do *Shopping Bourbon Country* no terreno fronteiro, a norte, e de uma série de locais comerciais de prestígio ao longo da Avenida Nilo Peçanha, contribuíram para reforçar a vocação da área (Fig. 6.25). A implantação da Terceira Perimetral e o novo regime urbanístico proposto pelo PDDUa a partir do início dos anos 2000, por sua vez, consolidam institucionalmente a polarização e a centralidade da zona, embora mantendo sua indefinição morfológica e estrutural. O modelo espacial do PDDUa propõe seu mais importante *Corredor de Centralidade* justamente ali, entre a Avenida Nilo Peçanha e a Rua Anita Garibaldi, com incremento de altura e aproveitamento, e a possibilidade de aporte de solo criado em níveis elevados. Com isso, resolve finalmente a questão do comércio, homogeneizando os índices independentemente dos usos.

A implantação da primeira torre de escritórios, em frente ao Shopping, numa escala sem precedentes em relação aos gabaritos praticados no entorno, representa uma ruptura visível, em termos de uso, tipo e escala, com o modelo do 1º PDDU, mas é a conseqüência natural do processo desencadeado apesar dele, inicialmente, e com sua ajuda, após 1987. O lançamento do novo Bairro Jardim Europa, empreendimento habitacional com previsão total de cerca de 8 mil apartamentos ao redor de um grande parque urbano, igualmente sinaliza os novos padrões para empreendimentos habitacionais, em termos de escala, modelagem e definição do produto, e consolida a vocação da área para abriga-los.

Na realidade, podemos dizer que o Bairro Iguatemi acabou se tornando a cidade ideal implícita no modelo do 1º PDDU. A fragmentação, a imprevisibilidade morfológica, o crescimento por peças inteiras e o predomínio da imagem ilustram os novos padrões de produção e consumo do espaço no novo século. Nesse novo tipo de cidade, a ausência de qualquer estrutura de articulação entre as peças urbana além do canal de movimento dilui a urbanidade, isola-a em compartimentos, evapora a rua de toda animação. Ao contrário de uma cidade analógica, a nova cidade ideal se assemelha a uma construção digital, regrada por impulsos binários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Revisados os últimos seis planos para Porto Alegre, cobrindo um período de três gerações entre o primeiro - o Plano Maciel de 1914 - e o 1º PDDU de 1979-1987, resta-nos indagar sobre o atual, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUa), em vigor desde início do século XXI. Na Introdução, a ausência de sua análise detalhada, como capítulo da tese, foi justificada em função da pequena perspectiva histórica que oferece, e da dificuldade em avaliar seus efeitos sobre o espaço urbano neste curto período de aplicação. A ausência de distanciamento histórico, e a falta de qualquer tipo de teste espacial consistente e continuado de suas premissas, até o momento, fazem do PDDUa apenas referência e horizonte cronológico da análise dos demais planos.

Entretanto, se é prematuro avaliar o conjunto de seus efeitos (embora alguns já se mostrem evidentes), isso constitui apenas uma parte do que foi desenvolvido para os outros planos. O mesmo não se pode dizer de seus conceitos e das idéias que orientaram sua elaboração. Com efeito, parece-nos difícil concluir sem empreender uma análise, ainda que sucinta, do Plano Diretor em vigor e das idéias de cidade ideal por trás de suas prescrições, como forma de circunstanciar e balizar nossas considerações finais.

O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL PDDUa

O 1º PDDU tinha sido revisado em 1987, em um processo tão traumático quanto casuístico, mantendo escassa coesão interna e compatibilidade em seus dispositivos, e agravando um progressivo distanciamento entre o *contexto normativo* e seu *contexto de aplicabilidade*. A nova administração do Partido dos Trabalhadores (PT), a partir do início dos anos 90, colocou a alteração do Sistema de Planejamento – e do Plano Diretor, no centro de seu projeto estratégico de gestão dos conflitos urbanos. O Projeto Porto Alegre Mais – Cidade Constituinte foi iniciado em 1993, procurando focar o debate sobre o futuro da cidade e de seu planejamento na emergência de temas como o aprofundamento da participação popular, a inclusão sócio-econômica, a sustentabilidade sócio-ambiental (pelos princípios da Agenda 21 das Nações Unidas), e a articulação entre o setor público e privado.

Em dezembro de 1993, o *I Congresso da Cidade* definiu uma série de diretrizes, que foram agrupadas em nove metas¹. Várias delas implicavam modificações de conceitos e procedimentos do Plano, adequando-o aos novos

¹ Cidade com gestão democrática; Cidade descentralizada; Cidade que combate as desigualdades e a exclusão social; Cidade que promove as qualidades de vida e do ambiente; Cidade culturalmente rica e diversificada; Cidade atrativa e competitiva; Cidade que articula a parceria entre o público e o privado; Cidade com estratégia para se financiar, e Cidade articulada à Região Metropolitana.

temas. Em 1995 estabeleceu-se uma sistemática de revisão, com a constituição de quatro grupos temáticos de trabalho: Planos Regionais, Gestão e Sistema de Planejamento, Estrutura Urbana e Subsídios para a Política Habitacional. Em dezembro de 1995, o resultado dos trabalhos foi discutido no *II Congresso da Cidade*. O *Congresso* acabou definindo os conceitos para o novo plano, que foram compatibilizados entre si e detalhados durante o ano de 1996 numa proposta de projeto estratégico, a seguir discutida em diversos foros, transformada em Projeto de Lei e encaminhada em 1997 à Câmara de Vereadores. Após quase dois anos de discussões e emendas, nas quais se estabeleceu uma aliança tácita com setores da construção civil e do mercado imobiliário, o projeto foi aprovado no final de 1999, como Lei Complementar nº 434/99², instituindo o novo Plano Diretor, com vigência a partir de março de 2000.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental PDDUa introduz uma série de modificações estruturais importantes, com relação ao Modelo Espacial, à divisão territorial, aos instrumentos de controle urbanístico e aos instrumentos de gestão. Adota o modelo de cidade policêntrica, com uma estrutura viária em malha, rompendo com a persistente herança rádio-concêntrica ainda subjacente no Plano anterior. Seus efeitos ainda estão por serem testados, através de simulações, e da avaliação das primeiras realizações feitas sob sua normativa. Ambos são dificultados pelo grau de imprevisibilidade conferido pela oferta aleatória de solo criado, e pela possibilidade de projetos pontuais e/ou especiais em praticamente toda a cidade.

Podemos dizer que o PDDUa tenta operar uma mudança de paradigma, abandonando o modelo de cidade moderna perseguido nos dois planos anteriores em favor de um modelo híbrido, ainda não totalmente explícito ou homogêneo. Esta indefinição reflete, por um lado, a ausência de paradigma hegemônico em arquitetura no final do século XX, com a coesão interna e a identidade externa do anterior. Por outro lado, evidencia a disputa entre correntes e grupos ideologicamente distintos durante o seu longo período de elaboração, consultas e aprovação, para os quais concorrem consultorias externas da UFRGS (PROPAR, PROPUR e Departamento de Urbanismo), Fundación CEPA³ da Argentina, representantes de entidades, comunidades e setores, equipes técnicas de diferentes órgãos da Prefeitura Municipal e Câmara de Vereadores.

A equipe do PROPAR/UFRGS, a partir de uma crítica consistente e articulada do 1º PDDU, delineou um modelo de cidade compacta, com estrutura baseada no conceito de malha direcional, que comportava diversos padrões de

² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre - 2º PDDUa. (Lei Complementar nº 434/99) Porto Alegre: PMPA, 1999.

³ A Fundación CEPA (*Centro de Estudios y Proyección del Ambiente*) foi criada em 1974 em La Plata, Argentina, por Rubén Pesci, que a preside desde então. A CEPA é a sede da FLACAM (*Facultad Latino Americana de Ciencias Ambientales*, dirigida por Pesci, que também dirige a cátedra UNESCO/FLACAM para o Desenvolvimento Sustentável e é consultor do Programa MaB da UNESCO), imbricando-se com ela na defesa da “sustentabilidade” urbana através de um processo projetual ambiental (a “projetação ambiental”).

ocupação e uso, julgados capaz de acolher a complexidade morfológica e funcional da cidade contemporânea⁴. Relações morfológicas de vizinhança asseguravam o respeito às formas consolidadas, e os sistemas de fluxos e atividades encontravam alternativas de desenvolvimento e localização ao interior de uma malha relativamente homogênea e neutra, apta a fornecer suporte para a emergência e consolidação de novas polaridades urbanas.

Por decisão da SPM, entretanto, o arquiteto argentino Rubén Pesci e a Fundación CEPA acabaram encarregados, a partir de 1995, da orientação conceitual e coordenação metodológica do processo de elaboração do plano. O modelo veio junto: Pesci e a Fundación resumem seus objetivos na busca de uma vaga “*cidade da urbanidade*”, baseada em alguns conceitos-chave:

- as interfaces e a cidade como sistema de interfaces
- os espaços abertos e sua contraposição com os espaços fechados
- os processos produtivos urbanos
- a descentralização e a multifocalidade como matrizes da nova organização
- a participação social, com identificação dos atores sociais protagonistas
- os fluxos como essência do funcionamento urbano.

A multifocalidade “(...) *consiste en auspiciar las proto-centralidades de actividades y espacios que se encuentran en todo barrio, en toda periferia, haciendo de ellas focos de decisión y concentración de actividades*”⁵, constituindo-se num princípio projetual em si positivo, ao provocar descentralização e desconcentração. A multifocalidade é entendida como “*principio proyectual para la macro-estructuración de la gran ciudad contemporánea (multicultural y con alta alocación espacial de sus culturas)*”; as interfaces, por sua vez, permitem “(...) *la captación de su fenomenología más profunda: sus diferencias, sus contrastes, sus conflictos y choques, y cómo lograr el orden complejo (la concertación) que organice o oriente su inevitable heteronomía*”⁶.

Para o modelo espacial, Pesci privilegiou fortemente os critérios de descentralização e desconcentração, integrando as centralidades pontuais ou

⁴ CONVÊNIO UFRGS/PMPA. *Estudos para reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre* (GT 3.4/Dispositivos de Controle das Edificações). Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 1996. O documento foi posteriormente publicado como ABREU FILHO, Silvio Belmonte de (e outros). *Estudo para Reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre: Dispositivos de Controle das Edificações*. Relatório Final do Convênio UFRGS/PMPA. Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 1996, 80 p. + anexos e mapas.

⁵ PESCI, Rubén. *La Ciudad de la Urbanidad*. Buenos Aires: Kliczkowski Publisher, ASPPAN, CP67, 1999, p. 44. Trata-se de descentralizar neles sistemas institucionais públicos (subprefeituras, postos de atendimento de serviços públicos, universidades) ou privados, e também de promover as atividades produtivas de pequenas e médias empresas, limpas, compatíveis com a vida urbana, desconcentrando-as nos novos focos. Apresentaria assim vantagens relativas de diminuição de viagens e deslocamentos, com a conseqüente economia de tempo e energia, poupança de gastos em infraestruturas e sistemas de interconexão viários, e minimização dos impactos sociais e econômicos associados à centralização.

⁶ Idem, p. 64.

segmentadas do 1º PDDU em grandes **centralidades lineares**. Elas são aplicadas através de três grandes corredores urbanos, no lugar de pólos ou corredores de centralidade isolados (como no 1º PDDU), ou mesmo articulados em uma rede, como na proposta do PROPAR (e nos casos dos planos para a AMBA e do Nordelta, realizados com a participação de Pesci e da CEPA). Utiliza os corredores urbanos oeste-leste de maior hierarquia no modelo de malha direcional do PROPAR, e mesmo as justificativas para sua escolha (reconhecem o “*estiramento*” da cidade para o leste, eixo preferencial para o crescimento urbano em direção às zonas conurbadas contíguas da região metropolitana, proporcionam suporte para grandes eixos de infraestrutura viária e de transporte, e oferecem altas oportunidades para novas centralidades urbanas). Denominando-os “*corredores de centralidade*”⁷, transforma-os na base do seu modelo espacial.

No Documento do Plano⁸ prevalece um modelo territorial híbrido para o conjunto da área municipal (dentro do conceito de que **tudo é cidade**). Reconhece na área mais densa e consolidada uma **cidade radioconcêntrica** (sic) “*que deverá ser organizada e conservada*”, e uma **cidade xadrez**, “*em processo de consolidação a partir do 1º PDDU*”, que absorve as tensões do crescimento nas direções leste e nordeste; duas grandes zonas ainda pouco caracterizadas, a norte (área industrial e de grandes equipamentos metropolitanos) e a sul (território entre rural e urbano, com potencial de **cidade jardim** linear), e áreas de transição ou **interfaces** particularmente delicadas, “*que devem ser custodiadas e recuperadas*”. Tudo seria costurado pelos “*Corredores de Centralidade*”, “*estruturando a cidade da periferia e relacionando-se com a área metropolitana adjacente*” (p. 5-6).

O modelo utiliza parte da terminologia cunhada pelo PROPAR, fora de seu contexto de aplicabilidade, misturada a termos e conceitos da CEPA, num enorme liquidificador conceitual, em busca de uma espécie de “*sincretismo urbanístico*” fundamentado no reconhecimento da diversidade, da miscigenação, e da necessidade de incorporá-las e integrá-las ao plano.

⁷ “*Se pretende romper así la unipolaridad de la ciudad actual, con sus hiperconcentraciones e hipercongestiones, para ofrecer en cambio ocasiones continuas de centralidad longitudinal, con acceso transversal (a escala casi peatonal), de los habitantes de casi todos los barrios de la ciudad y el suburbio conurbado*”. Idem, p. 46. Os três corredores de centralidade propostos são, do norte ao sul, o eixo Assis Brasil-Baltazar, o eixo entre Anita Garibaldi e Nilo Peçanha (com continuidade a leste até a divisa com Alvorada e Viamão), e o eixo entre Ipiranga e Bento Gonçalves, até a divisa com Viamão. É evidente que o mais importante no modelo é o do meio.

⁸ Foi considerada para análise a edição consolidada do PDDUa com Justificativa e Mapas. PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre - 2º PDDUa. (Lei Complementar nº 434/99) Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000 (edição consolidada com Justificativa e Mapas). As citações retiradas do documento terão a página indicada entre parêntesis ao seu final.



Fig. 7.1 - PDDUa: Estratégia de Mobilidade Urbana.



Fig. 7.2 - PDDUa: Estratégia de Mobilidade Urbana, Modelo Proposto.



Fig. 7.3 - PDDUa: Macrozonas com Bairros.



Fig. 7.4 - PORTO ALEGRE. PDDUa: Corredor de Urbanização – Vista aérea ao longo da Avenida Nilo Peçanha (2006).

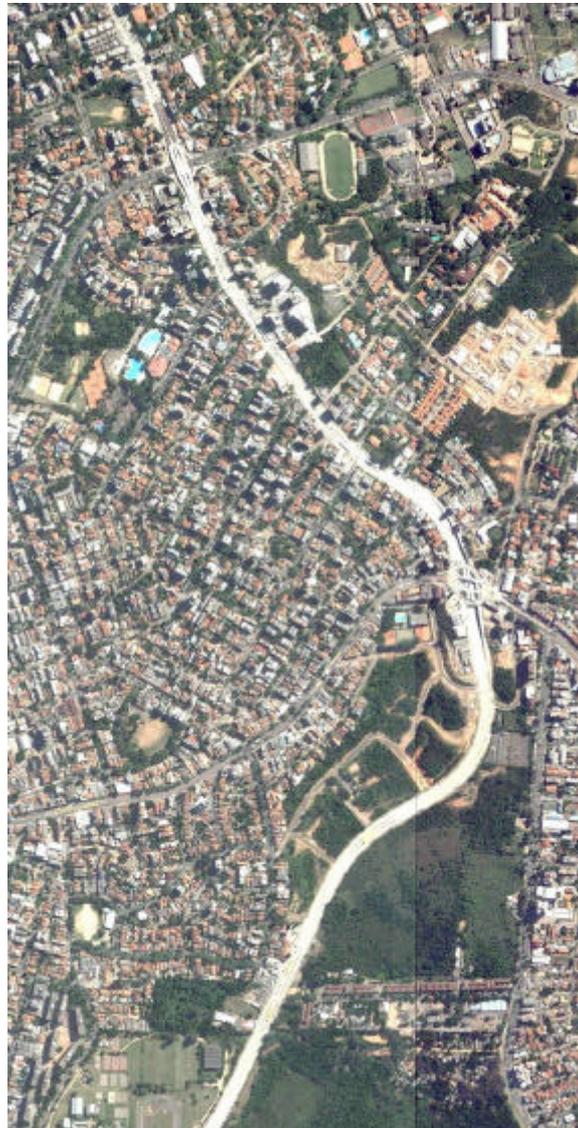


Fig. 7.5 - PORTO ALEGRE. Terceira Perimetral, Foto aérea (2006).

Com base num discurso que aponta para a mudança do conceito de planeamento, de normativo – baseado essencialmente em normas para a atividade privada – para estratégico, “*no qual o poder público fortalece seu papel de agente articulador e propositivo, dando ênfase à atuação integrada dos diversos atores da construção da cidade*” (p. 4), são instituídas sete estratégias interligadas e complementares: de Estruturação Urbana, de Mobilidade Urbana, de Uso do Solo Privado, de Qualificação Ambiental, de Promoção Económica, de Produção da Cidade e do Sistema de Planeamento. As três primeiras dizem respeito a estratégias físicas, as demais basicamente a estratégias de gestão, ilustrando o progressivo deslocamento de enfoque do Plano, da estrutura para os processos.

As estratégias físicas, entretanto, são bastante frágeis, e nenhuma delas chega a definir um Modelo Espacial de natureza estrutural. Tanto a Estratégia de Estruturação Urbana quanto o Modelo Espacial são representados em mapas confusos, com excesso de elementos, revelando pouco da estrutura conceitual do plano. Ela aparece mais clara na Estratégia de Mobilidade Urbana (Fig. 7.1), na qual uma “representação esquemática do Modelo Proposto” (Fig. 7.2) nos remete aos “modelos teóricos” de estrutura urbana de Hénard e da SFU, e às idéias sintéticas de cidade dos “grandes planos” de Burnham. O Modelo, entretanto, encontra escassa correspondência com o Modelo de Zoneamento (Fig. 7.3), que se baseia nos “Corredores de Centralidade”, lineares e direcionais, e não na estrutura de grelha bidirecional que sugere a estratégia e o diagrama de mobilidade.

As limitações do principal “Corredor” do modelo, ao longo da Avenida Nilo Peçanha (Fig. 7.4) já foram analisadas no capítulo anterior. A Terceira Perimetral, maior investimento urbano da cidade nos últimos vinte anos, e que parece assumir um papel predominante na sua estrutura, confirmado pelo enorme impacto de seu traçado nas fotos aéreas recentes (Fig. 7.5), aparece diluída na Estratégia de Mobilidade e no modelo proposto (onde a atenção é deslocada para o leste), e limita-se a um papel de fronteira entre “macrozonas” no Modelo de Zoneamento.

Com efeito, para Pesci e equipe, as estratégias principais são a de produção da cidade e o sistema participativo de planeamento e gestão. Elas se fundamentam na idéia de plano-processo (contra a visão do “planeamento fechado” clássico) e num modelo de atuação por “projetos concertados”⁹, operações integradas de projeto, multisetoriais e interdisciplinares, através das quais a administração municipal é chamada a assumir um papel efetivo de promoção do desenvolvimento e de inversões na cidade.

⁹ “*Así se elaboró un conjunto de operaciones prioritarias concertadas, que promueven todo tipo de actuaciones de escala intermedia, con criterio de proyectos ejecutivos, de alta integración multisectorial e interdisciplinaria, y que ofrecen oportunidades de inversión como de satisfacción de las principales actividades sociales, y que entre sí, reestructuran los factores principales del desarrollo urbano*”. PESCI, 1999, op. cit., p. 134.

A idéia de “produção concertada” acaba assumindo o papel hegemônico na sustentabilidade da cidade, do modelo de desenvolvimento urbano, e de todos os outros princípios do Plano, sobrepondo-se aos demais, mesmo tratando-se de um princípio rigorosamente experimental, como reconhecido pelo próprio coordenador técnico.

“La producción concertada es también el principio más experimental de todos los anteriormente expuestos, por las décadas de falta de práctica en la misma, y el aumento de complejidad y escala de los sistemas urbanos ambientales. Pero no habrá sustentabilidad para ninguno de los principios anteriores, ni urbanidad posible, si la misma producción no le logra concertando los intereses de la mayor cantidad posible de sectores sociales y económicos”¹⁰.

Assim, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental PDDUa é constituído pelas sete Estratégias e pelo seu Modelo Espacial, que compõem a primeira parte, e pelo detalhamento de duas Estratégias: o Sistema de Planejamento, com sua estrutura, seus componentes e instrumentos (que compõe a segunda parte) e o Plano Regulador, com as regras e normas de ocupação do solo urbano (que compõe a terceira parte). O Plano Regulador foi detalhado com base na estrutura discursiva do 1º PDDU, que é “enxugada” em seus elementos e incorpora a nova terminologia e alguns novos conceitos a ela vinculados.

Os instrumentos de controle urbanístico são os mesmos do Plano Diretor de 1959, mantidos no 1º PDDU e atualizados no PDDUa, ainda dentro do conceito de indução ao edifício isolado com afastamentos proporcionais à altura. A distinção entre “base” e “corpo” do prédio (e “superestrutura”), retirada das propostas do PROPAR, incorpora um conceito que remete à divisão vertical clássica das edificações. Aqui, entretanto, o “corpo” é sempre uma torre ou uma barra/prisma. Aproveitamentos e ocupações foram levemente aumentados; os primeiros sob o argumento da incorporação de áreas antes bonificadas¹¹, e as segundas procurando acomodar as pressões por estacionamentos na “base” dos prédios. As alturas tiveram aumento significativo em algumas zonas, e passavam a ser reguladas por um regime de gabaritos (“volumetria”), e não mais por pavimentos.

Apesar dos aumentos nominais não serem tão altos, a possibilidade de aporte de solo criado em praticamente toda a cidade tornou-os, na prática, incrementais: em algumas áreas com incentivo ao aporte de índices, como nos “Corredores de Centralidade” e nas zonas mais visadas pelo mercado imobiliário, o resultado pode significar alturas e aproveitamentos até duas vezes maiores que os do 1º PDDU, rompendo abruptamente o perfil de alguns bairros tradicionais. Pior, este rompimento aparece aleatoriamente, quase como “edifícios-testemunho” dispersos em meio a um tecido consolidado em padrões muito mais baixos, ao

¹⁰ Idem, ibidem.

¹¹ Algumas foram posteriormente mantidas, como as sacadas até determinada profundidade, agora passíveis de fechamento, e assim incorporadas de fato às áreas sociais das unidades. As áreas computáveis no índice viraram “áreas adensáveis”, as demais “não adensáveis” e limitadas a 50% das primeiras, e os estacionamentos incentivados como “isentos”, praticamente sem limite.

sabor dos poucos terrenos disponíveis capazes de acomodá-los. Como o incremento não corresponde a um projeto estratégico claro, a nova paisagem não chega a ser entendida, e sua aparente falta de lógica espacial apenas evidencia a lógica subjacente do mercado imobiliário buscando a rentabilidade máxima nas melhores localizações, sem nenhuma idéia ou estratégia estrutural de maior hierarquia a guiá-la ou orientá-la. A iminente revisão do plano ameaça deixá-la dessa forma, como “testemunhos” de idéias fora do lugar.

É inegável que o novo regime urbanístico favorece os padrões de modelagem imobiliária hegemônicos na virada do século. A facilidade de aporte de índices e os novos gabaritos atendem ao modelo de empreendimento em uma, duas ou mais torres, concentrando investimentos e canteiros para a criação de ambientes cuidadosamente “controlados”, em ilhas progressivamente autônomas dentro da cidade. Esta parece ser a estratégia espacial mais efetiva do plano.

As demais estratégias, do ponto de vista legal, permanecem restritas ao discurso, ou remetidas à regulamentação ou detalhamento posterior, que ainda não foi feito.

Todos os princípios e objetivos explícitos de natureza espacial do plano se submetem ao primado do processo de participação e gestão. Os princípios enunciados são dez: o reconhecimento da diversidade; a busca da descentralização de atividades através da policentralidade; a miscigenação como reconhecimento da dinâmica urbana; a valorização da identidade cultural e natural; a integração metropolitana a leste e norte; a qualificação da capacidade operacional, da segurança e das repercussões ambientais do trânsito (sic); a simplificação dos dispositivos de controle da edificação; a qualificação ambiental, considerando o conjunto ambiente natural e ambiente construído; a promoção econômica através da integração com um Plano de Desenvolvimento Econômico (nunca explicitado), e a introdução da política habitacional incorporando o instrumento do Solo Criado. Todos são subsidiários ao onipresente Sistema, pois o Plano Diretor é apenas um instrumento de desenvolvimento urbano “*elemento referencial para a produção e a discussão da cidade, mas que somente se consolida a partir de sua articulação com os instrumentos do Sistema de Planejamento*” (p.6).

Nesta visão peculiar do planejamento, que não é simplesmente urbano, mas fortemente adjetivado (participativo, democrático, popular, e até integrado, como nos planos desenvolvimentistas da década de 70), o Sistema de Planejamento não só “*define a estrutura gerencial das atividades de planejamento,*” como “*em termos de reorientação do planejamento urbano, como instrumento de democratização da cidade,*” constitui “*o principal suporte, a organização e a dinâmica que a administração municipal necessita para atingir o completo aproveitamento dos recursos disponíveis e potenciais, associando suas ações aos interesses da população*” (p.6).

Como um sistema que define a prosaica estrutura e atribuições das atividades corriqueiras de planejamento seria capaz de permitir (quase assegurar) o completo aproveitamento dos recursos não só disponíveis como potenciais da cidade? É simples: através da *“incorporação da visão do planejamento como **ação política**, configurada através dos instrumentos técnicos pertinentes, (que) implica em comprometimento na sustentação do processo de forma cada vez mais ampliada e incisiva”* (p.6). Como isto seria feito? Através do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano CMDU, *“Deus ex machina”* do Sistema, articulado às Regiões de Planejamento e ao Orçamento Participativo, discutindo os Planos de Ação Regional. Com isso, se cria *“uma relação direta do planejamento com as ações na cidade, conferem ao processo de planejar um novo caráter, profundamente enraizado na realidade urbana, social e política”*, que garantiria *“sua referência contínua na complexa dinâmica da cidade, protegendo-o do risco do descomprometimento”* (p.6). Trata-se de um processo de planejamento com seguro de garantia para o sucesso, cuja apólice é a completa imersão nos movimentos sociais através da **regionalização** e da **horizontalização** da participação popular no Conselho. Os termos e negritos são do Plano.

*“A nova conceituação do Conselho dentro do papel propositivo, provocador e receptor de discussões e demandas, coloca para o mesmo uma dinâmica globalizante, que deverá **enfocar todas as questões abrangentes de cunho urbanístico**. Seu papel é estratégico no avanço **da concepção de processo, mais do que de plano**, como linha orientadora para a ação do planejamento”* (p.6).

A partir desta revisão sumária do PDDUa, procura-se descrever e entender este processo ao final do qual a cidade ideal não tem mais forma ou figura. A passagem da estrutura ao processo ilustra o deslocamento da ênfase do processo de urbanização ao processo de planejamento, e daí ao processo de participação e gestão, que passa a ser entendido como um fim em si, e com progressiva autonomia substitui-se ao próprio Plano. Dessa forma, o PDDUa pode ser visto como documento autônomo exemplar da ausência de paradigma hegemônico na virada do século XX, o que permite entender o verdadeiro *“Frankenstein”* urbanístico que constitui seu modelo territorial, e a falta de perspectivas que oferece para a cidade.

CIDADE IDEAL COMO METÁFORA E CIDADE COLAGEM COMO ESTRATÉGIA

Os sucessivos planos desenham idéias mais ou menos completas de cidade, não necessariamente complementares. Estruturadas ao redor dessas idéias, procuram detalhar os meios e procedimentos normativos necessários à sua consecução. O efeito não é sentido ao mesmo tempo em toda a cidade, nem é delimitado precisamente no espaço. Assim, a cidade real acaba acomodando distintas formas, originárias dos sucessivos modelos adotados, convivendo em um mesmo tempo e espaço. Essa acomodação pode se dar como colagem, numa justaposição de fragmentos, ou em camadas, como sucessivos estratos superpostos, ou como combinação das duas formas.

O *Plano Geral dos Melhoramentos* de João Moreira Maciel foi um intento pioneiro para transformação da acanhada cidade “colonial” do início do século XX numa cidade moderna, saneada, equipada e embelezada. Maciel mirava no Rio de Janeiro de Pereira Passos, referência urbana obrigatória no Brasil da época, e mais além, na Paris transformada por Haussmann em cidade-capital paradigmática do final do XIX.

As propostas do Plano assentavam-se nos três princípios explicitados por Maciel no Relatório: circulação, higiene e embelezamento, filiando-o assim de forma direta aos princípios da reforma urbana de Haussmann; mas guardavam influências cruzadas que permitem falar em um “sincretismo” urbanístico que junta àquela referência hegemônica as idéias de Camillo Sitte, de Eugène Hénard, do *Park Movement* americano, e de Saturnino de Brito, centro incontestado das correntes dominantes da engenharia sanitária e urbana brasileira do início do século. Concordamos com Célia F. de Souza¹², de que o Plano não era uma peça isolada de um técnico municipal, por mais clarividente que fosse, mas estava inserido em um planejamento conjunto a cargo da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da capital (da qual Maciel era o secretário), envolvendo de forma integrada aspectos de saneamento, equipamento público, modernização urbana, circulação viária e legislação urbanística. As pesquisas sobre o Plano e seu autor permitiram também levantar material documental inédito sobre a carreira de Maciel no Ministério da Agricultura, e através dele estabelecer a data de sua morte.

Maciel inclui no Plano o projeto do parque da Várzea, a canalização e saneamento do Riacho, a consolidação da orla com uma avenida-parque, e a urbanização da área de aterro no novo porto. Propõe a abertura de novas avenidas, alargamento e prolongamento de vias existentes, aumento da permeabilidade central pelo fracionamento de quarteirões, reforço às radiais para facilitar o acesso ao centro, e lançamento de ligações perimetrais. Desloca a polaridade comercial na direção leste, com “*percées*” a partir da Praça XV de Novembro, e retoma a “*grande croisée*” de Hénard na Borges de Medeiros e Salgado Filho. Criticado por tratar apenas do Centro (na verdade a área do primeiro distrito) e de limitar-se a um plano viário, o Plano Maciel é inegavelmente mais que isso, e pode ser considerado o plano urbano de maior abrangência no Brasil dos anos 10. Mesmo que infelizmente o Plano não traga definições morfológicas ou justificativas conceituais mais explícitas, podemos identificá-las no padrão regular dos novos quarteirões do porto, no traçado das “*percées*”, no desenho dos parques, e na busca prematura do modelo rádio-concêntrico.

Entendemos que o Plano Maciel não era um “plano positivista”, mas um Plano *do e para* o positivismo castilhisto, produto de um meio com forte hegemonia da doutrina, e atendendo a seus interesses como peça fundamental na

¹² SOUZA, 2004, op. cit., p. 240. Célia Ferraz de Souza destaca a presença e o trabalho dos engenheiros Jorge de Lossio, Benito Elejalde e Dario Pederneiras na Comissão, e a influência da Escola de Engenharia e de sua revista EGATEA no ambiente local.

estratégia de legitimação e controle político. Maciel habilmente inverteu a máxima do “conservar, melhorando”, ilustrando seu compromisso com a modernização. As propostas do Plano foram implantadas a partir dos anos 20, e legaram diretrizes de notável permanência para a cidade, que foram incorporadas por seus sucessivos planos urbanos.

A *Contribuição para o estudo da urbanização de Porto Alegre* foi o resultado de um esforço isolado de dois engenheiros, com base num ‘background’ teórico e disciplinar reduzido, e no estudo das poucas referências urbanísticas disponíveis localmente. Parece claro que as imagens de cidade ideal apresentadas na *Contribuição* vieram diretamente de dois livros, Cidade do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, e o Plano de Avenidas de São Paulo, de Prestes Maia. Através deles, recebem a influência indireta do urbanismo da SFU, no primeiro caso, e de Eugène Hénard no segundo, absorvidas com alguma ingenuidade.

Apesar de desqualificada por um dos autores, Edvaldo Paiva, como um plano de abrangência reduzida e limitada às questões viárias, a *Contribuição*, justamente por esses motivos, é mais do que isso. Modela um esquema teórico para Porto Alegre baseado nos esquemas de Hénard apresentados por Prestes Maia, que consagra a cidade rádio-concêntrica em substituição ao padrão radial até então predominante, com persistente influência em todos os planos futuros. Aplica o modelo sobre a cidade de crescimento fragmentado dos anos 30, definindo uma rede viária de radiais e perimetrais que igualmente vão persistir nos traçados dos planos que se seguirão, já a partir do primeiro, o Anteprojeto de Arnaldo Gladosch, que vai utilizá-la como base para sua estrutura.

Espelhados em Agache e em suas peças urbanas para o Rio de Janeiro, são propostas duas novas centralidades através de um bairro residencial na Praia de Belas, e um bairro industrial-operário na zona norte. O primeiro bebe direta e despudoradamente em Agache, no Centro de Negócios da Praça do Castelo a na Porta do Brasil. O segundo revela referências cruzadas, agregando Camillo Sitte e o urbanismo alemão, a cidade jardim, Hénard (na rótula) e Agache no desenho portuário e industrial.

Pela relativa singeleza das leituras, os resultados são em geral modestos, mas serviram para produzir e divulgar novas referências urbanísticas, ilustrando os processos de transferência de idéias urbanísticas no período. Ao mesmo tempo, integram a corrente de outras experiências similares no Brasil da década de 30, como Nestor de Figueiredo em Recife, Atílio Correia Lima em Niterói e depois em Goiânia, e Gladosch em Porto Alegre, além dos próprios exemplos, Prestes Maia em São Paulo e Agache no Rio de Janeiro (e depois Curitiba). Enfim, a *Contribuição* é, também, o que descreve Paiva (um plano viário espelhado nos dois exemplos mais acabados da década), mas vai um pouco além desse âmbito, ao fornecer um elenco de imagens e soluções que, mesmo ingênuas, serviram de base para as novas experiências dos anos 40 e 50.

Não podemos falar em um Plano Gladosch, mas em pelo menos quatro estudos que resultaram em um Anteprojeto (também chamado Pré-plano) e uma série de projetos urbanos correlacionados, que compuseram o Plano de Urbanização do Prefeito Loureiro da Silva. Procurou-se resgatar a real dimensão da contribuição de Gladosch, prejudicada pela desaparecimento de seus originais e reiteradamente desqualificada ou ocultada entre nós. As idéias de Gladosch e as justificativas das suas propostas foram buscadas em suas exposições no Conselho do Plano Diretor (único registro disponível além de fragmentos dos planos), num procedimento usual de Agache e da SFU, a procura da adesão pelo convencimento, exercendo plenamente o “*Urbanisme Parlant*” em Porto Alegre. Com base nelas, foi possível identificar com segurança o efetivo Anteprojeto do Plano (o 4º Estudo, ou Pré-Plano), numa contribuição documental significativa.

Lança-se luz sobre o papel de Paiva, como organizador e redator do documento, na manipulação do esquema metodológico proposto para o Plano Diretor, ao reforçar a etapa de Pesquisa Urbana (valorizando seu Expediente Urbano e desqualificando o Anteprojeto como Pré-plano), e diluir, fragmentar e ocultar a natureza e extensão do trabalho de Gladosch. Dessa forma montou-se uma correia de transmissão intelectual que inicia no próprio Plano de Urbanização, e que guarda alguma relação com a tática política de “*apagamento*” sistemático de registros dos desafetos, inimigos políticos ou fatos, em fotos e documentos, com vistas a eliminá-los da memória coletiva.

Os planos e projetos de Gladosch são vistos como produto híbrido de sua formação no urbanismo alemão, que o aproxima da cidade-jardim, e do trabalho junto a Agache no Plano do Rio de Janeiro, onde recolhe o registro de seu método, e com ele toda a tradição do urbanismo da SFU. O sincretismo dessas três fontes apresenta-se claramente em seu projeto para o aterro da Praia de Belas e sul da península, num traçado que se filia diretamente ao de Berlage para a extensão sul de Amsterdam, não por acaso o melhor exemplo da convergência das três.

O projeto de reloteamento do vale do Riacho drenou suas energias, e a captação de novos projetos acabou desviando o foco das estratégias gerais, e do acabamento da estrutura do plano, nunca concluído. Entretanto, ainda assim Gladosch nos deixou diversos fragmentos de cidade ideal em projetos urbanos para a Feira de Amostras, Cidade Universitária, Centro Administrativo Estadual na Praça da Matriz, e peças arquitetônicas de grande interesse. Na comparação dos Centros Cívicos de Gladosch e de Jorge Moreira para a Praça da Matriz, descreve-se o contraste entre as estratégias de projeto do urbanismo moderno, ilustrando a convivência, no período, de dois paradigmas urbanísticos sem hegemonia, ambos proclamados “urbanismo moderno” por seus autores. Muito cedo, somente um deles poderia reclamar-se efetivamente moderno; o outro ficará relegado ao ostracismo como “urbanismo formal”, permanecendo em uma espécie de limbo (onde repousam as idéias arquitetônicas e urbanísticas quando fora do lugar, ou do tempo, ou dos dois) até ser resgatado pelas correntes historicistas e morfológicas das décadas de 70 e 80.

Resgata-se a influência de Agache nas propostas de Gladosch para uma série de elementos morfológicos do repertório da SFU, transformados em dispositivos urbanísticos e aplicados na cidade, como o recuo de jardim de 4 metros, as galerias cobertas no centro e na Perimetral, o *semipilotis* ou colonata de dupla altura nas avenidas radiais, e tantos outros fragmentos de uma cidade analógica, espalhados pelo centro e pelos bairros consolidados nas décadas de 40 e 50. Enfim, resgata-se também a importância do Prefeito Loureiro da Silva como protagonista principal desse “case” urbanístico representado pelo Plano de Urbanização, operado num jogo intrincado de relações que procuramos ilustrar na figura do triângulo escaleno (com Gladosch e Paiva constituindo os outros dois pólos, ou lados).

O “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*” representou um esforço de Edvaldo Paiva para associar-se ao moderno, em vias de entronização como hegemônico no sul, com vistas a qualificar-se como o único em condições de assumir a elaboração de um Plano Diretor de acordo com aqueles princípios.

Apesar da denominação, o anteprojeto retém da Carta de Atenas apenas as quatro funções urbanas, utilizadas como símbolos modernos no modo de apresentação do Anteprojeto, desagregado nos quatro mapas temáticos por função. Dessa forma, mesmo que sua apresentação acabe filiando o plano à corrente do urbanismo moderno dos CIAM (em entronização como hegemônico à época), em termos de imagens devemos buscar suas fontes diretas na Contribuição, nos planos de Arnaldo Gladosch (apesar de repetidamente desqualificados), na metodologia de plano trazida por Paiva de Montevideú, e indiretamente nas referências dessas próprias fontes.

O *Ante-projeto* de Paiva e Demétrio Ribeiro é de outra extração moderna, a da cidade jardim e seu desenvolvimento americano, a unidade de vizinhança e o sistema Radburn; dos princípios do zoneamento urbano (juntando o zoning alemão do início do século ao zoning americano, mais pragmático); da *urban survey* de Patrick Geddes e Marcel Poëte, filtrada pela metodologia de Cravotto em Montevideú; e da organização da cidade rádio-concêntrica através do sistema radial-perimetral, que remonta a Hénard. Apesar do empréstimo de terminologia e de algumas justificativas, certamente tem quase nada a ver com o urbanismo moderno de Le Corbusier, com o qual tem sido seguidamente identificado.

O Plano Diretor de 1959-61 foi o ponto final de um esforço teórico e profissional de uma equipe sempre liderada por Paiva, durante quase 30 anos, mantendo coerência e notável coesão interna. Entretanto, na contramão da maioria das análises, não encontramos no Plano Diretor as influências diretas e hegemônicas do urbanismo moderno da Carta de Atenas, dos CIAM e, em algumas delas, de Le Corbusier. Elas sempre aparecem matizadas com outras referências persistentes dos trabalhos anteriores de Paiva, como o modelo rádio-concêntrico de rede viária (e de estrutura urbana), o modelo de divisão territorial e

urbana baseado no conceito de unidades de vizinhança, e um insuspeito respaldo no *planning* americano, através da “*Regional Survey of New York and its Environs*”, e posteriormente do “*Rezoning New York*”, conexão já trazida à luz por Maria Almeida em sua recente tese sobre as Transformações Urbanas.

Apenas o projeto para a Praia de Belas revela nítida filiação ao urbanismo moderno, não tanto à vertente corbusiana, à época às voltas com outras premissas, mas aos esquemas de Walter Gropius e Hilberseimer, e ainda à unidade de vizinhança. Essa imagem não é acompanhada nos outros projetos urbanos, que apresentam referências mais tradicionais. O projeto de reurbanização da Ilhota e o traçado da Perimetral, especialmente em seu trecho B, mostram definições tipo-morfológicas de outra natureza, buscando a imagem metropolitana através de um grande *boulevard*, com edifícios altos dotados de galerias, e peças urbanas precisas, como a rótula dupla com equipamentos públicos, marcações urbanas, e a manutenção de preexistências.

O caráter moderno é dado principalmente na definição dos instrumentos de controle urbanístico presentes no Plano, que vão induzir tipologicamente o edifício prismático sobre *pilotis*, recuado nas quatro faces, para a maioria dos bairros residenciais. Entretanto, não se trata da cidade de solo livre com torres ou barras dispostas sobre o parque, dissociadas das vias de circulação, mas de uma cidade jardim de baixa altura e baixa densidade, na qual estes prismas restringem-se a quatro ou seis pisos. Esse conflito entre as prescrições da norma urbanística (e a imagem buscada) e a cidade real com suas circunstâncias de sítio, traçado, parcelamento e distribuição de edificações e espaços abertos, está na raiz da ruptura do tecido operada pelo Plano. Ao descartar bruscamente as formas com as quais a cidade vinha sendo construída e configurada em favor da indução privilegiada de um tipo, na busca de uma nova espacialidade que não pode ser encontrada na cidade real, o Plano sepulta prematuramente um determinado tipo de cidade, que atingia seu apogeu justamente nessa época.

Quanto ao 1º PDDU, inicialmente buscamos suas referências no plano anterior, como resultado de um longo trajeto doutrinário em Porto Alegre, embora ressaltando as muitas distinções. A primeira é o abandono do modelo de cidade analítica, cuja forma resultava da superposição de visões espaciais, por uma matriz sintética, disposta sobre um modelo de divisão territorial idealmente neutro. Tal neutralidade transforma-se em indefinição estrutural e morfológica, e a cidade vai perdendo sua forma, afogada na imprevisibilidade generalizada do modelo. Uma rede de pólos e corredores de comércio e serviços deveria imantá-lo, mas seu excesso, aleatoriedade, e a dissociação de suas normativas com relação à continuidade morfológica das vias acabam por comprometer sua efetividade na construção de qualquer forma urbana compreensível.

O modelo esconde-se na neutralidade do “puzzle”, frouxo na ausência de qualquer definição de natureza estrutural. A cidade ideal é a soma de um *continuum* de pequenas “cidades dentro da cidade”, sem nenhuma prefiguração geral. Nesse sentido, dizemos que a estrutura está ausente. Procurou-se ilustrar

esse processo de progressiva diluição da estrutura, de imprevisibilidade morfológica, e de incompatibilidade entre um modelo de polarização comercial e a vitalidade da distribuição de atividades e fluxos da cidade real, através da área do Shopping Iguatemi, que acabou convertida, “*malgré soi-même*”, em imagem mais consistente da cidade ideal proposta no plano. Uma cidade fragmentada, descontínua, desestruturada, composta de peças estanques, progressivamente auto-suficientes, com forte indução tipológica, que de modo geral corresponde às novas condições de produção e consumo do espaço urbano no final do século XX.

Essa contradição entre o modelo de cidade ideal, previsto nos planos, e as circunstâncias da cidade real, presentes em seu sítio, estrutura primária, traçado, parcelamento e estado de constituição tecido, vai tentar ser resolvida no PDDUa, a partir do novo século, com a incorporação de novas premissas. Como vimos não o foi, nem na proporção nem no prazo imaginado, e apenas cinco anos depois já se discute as formas de sua substituição, numa discussão emocionada e frágil pela ausência de paradigmas hegemônicos em condições de pautá-la.

Uma característica comum a todos os planos é que a cidade ideal é sempre menor que a cidade real, parecendo que seus idealizadores preferem concentrar sua imagem nas áreas mais dominadas e conhecidas, elidindo as margens imprecisas, as periferias amorfas e os pontos obscuros da malha urbanizada.

O Plano Maciel trata da área central e pericentral imediata, quando a cidade já chegava aos bairros industriais de São João e Navegantes, a norte, e à Azenha e Menino Deus a sul, com vetor de crescimento chegando até a Tristeza. A Contribuição amplia o âmbito territorial aos limites municipais a leste e norte, mas concentra sua atenção nas novas centralidades, num eixo sul-norte que vai da Praia de Belas até a várzea do Gravataí. O Plano Gladosch, apesar do chamado 1º Estudo prever o traçado da Terceira Perimetral, concentra seu foco ao interior da Segunda, quando a cidade se expandia a leste com o novo bairro residencial de Petrópolis, chegando até a Vila Jardim, e a nordeste com a implantação da nova Vila do IAPI e da Avenida Assis Brasil.

O Plano Diretor de 1959, apesar do discurso de articulação metropolitana, incidia apenas sobre a área ao interior da Terceira Perimetral, logo obrigando à definição de sucessivas Extensões, sempre a reboque do processo de crescimento urbano, até sua substituição no final da década de 70, ainda defasado da cidade real. O 1º PDDU de 1979 zoneia toda a área urbana e de expansão urbana, mas seu Sistema Viário Principal incide frouxamente sobre a área prioritária de expansão a Leste, e o Zoneamento não dá conta da expansão de áreas de urbanização marginal ao redor de toda a cidade, especialmente nos morros apontados como áreas de preservação ambiental. O Modelo de Polarização Comercial, tão longamente acalentado, prevendo centros comerciais secundários, pólos e corredores de comércio e serviços minuciosamente delimitados, se vê superado logo em 1982 pela implantação do Shopping Center Iguatemi em local não previsto; sua nova centralidade faz imediatamente implodir o modelo, e com ele todo o modelo espacial do Plano.

O PDDUa, finalmente, sob o argumento de que “*tudo é cidade*”, passa a incidir sobre todo o território do município. Entretanto, seu modelo espacial, fundamentado na idéia dos *Corredores de Centralidade*, vê seu principal corredor (entre a Avenida Nilo Peçanha e a Rua Anita Garibaldi) virtualmente inviabilizado como tal, e a grelha vagamente bidirecional da “Cidade Xadrez” (vasta zona de expansão urbana prioritária a leste da Terceira Perimetral) com seu macro-traçado bloqueado e a seguir abandonado em suas imprescindíveis continuidades, por questões menores relacionadas ao micro-traçado e reações de vizinhança. Na realidade, a cidade ideal do PDDUa não tem mais forma a prefigurar e orientar sua operação. Assim sendo, pela definição de Colin Rowe, não existe mais cidade ideal, a forma substituída pela gestão, e a estrutura pelo processo.

Ao final, pretendemos ter demonstrado como cada Plano fundamenta-se e se articula com os paradigmas hegemônicos de seu tempo, e de que forma seus instrumentos normativos procuram dar conta disso incidindo sobre a construção da cidade real; em que espaços urbanos ou edifícios tal incidência pode ser mais bem verificada e assim analisada em toda sua extensão, e como se relacionam com as demais partes da cidade, tributárias de outros modelos e Planos. Ainda, o que tal investigação e suas conclusões podem oferecer de original para o entendimento e operação da cidade, em seu crescimento futuro. Porto Alegre como cidade ideal é uma (ou a mescla de mais de uma) em cada Plano, mas a cidade real é a soma de todas e de cada uma delas, ou de seus respectivos fragmentos, justapostos ou sobrepostos no tecido e na estrutura urbana. Uma foto aérea (Fig. 7.6) permite a visualização direta dessa lógica de construção.

Se considerarmos a cidade em termos de justaposição de planos e projetos urbanos, podemos dizer que o Plano Maciel predomina em partes da estrutura da área central, especialmente nas áreas aterradas da sua vertente norte, entre a Rua da Praia e o porto; o Plano Gladosch nas áreas de periferia imediata do centro, em bairros tradicionais ao interior da Segunda Perimetral consolidados morfologicamente entre os anos 40 e 60; o Plano Diretor de 1959 define fortemente a edificação ao longo das intervenções viárias da Primeira Perimetral, nas radiais mais antigas, nos bairros entre a 2ª e a 3ª Perimetral, e em alguns conjuntos habitacionais periféricos; e o 1º PDDU é hegemônico nas áreas além da Terceira Perimetral, e por substituição tipológica nos bairros de ocupação mais recente entre a Segunda e a Terceira Perimetral.

A distribuição corresponde ao diagrama de uma estrutura em leque, com evolução cronológica do centro para a periferia, como ocorre nos modelos de crescimento urbano rádio-concêntrico. Entretanto, o crescimento real não obedece inteiramente ao padrão, ocorrendo processos de acavalamento, “*by passes*”, substituições tipológicas individuais ou por fragmentos inteiros, e mudanças na escala de intervenção, fazendo com que a identificação da cidade ideal hegemônica em cada setor, ou mesmo em cada fragmento, não seja tão simples e direta.

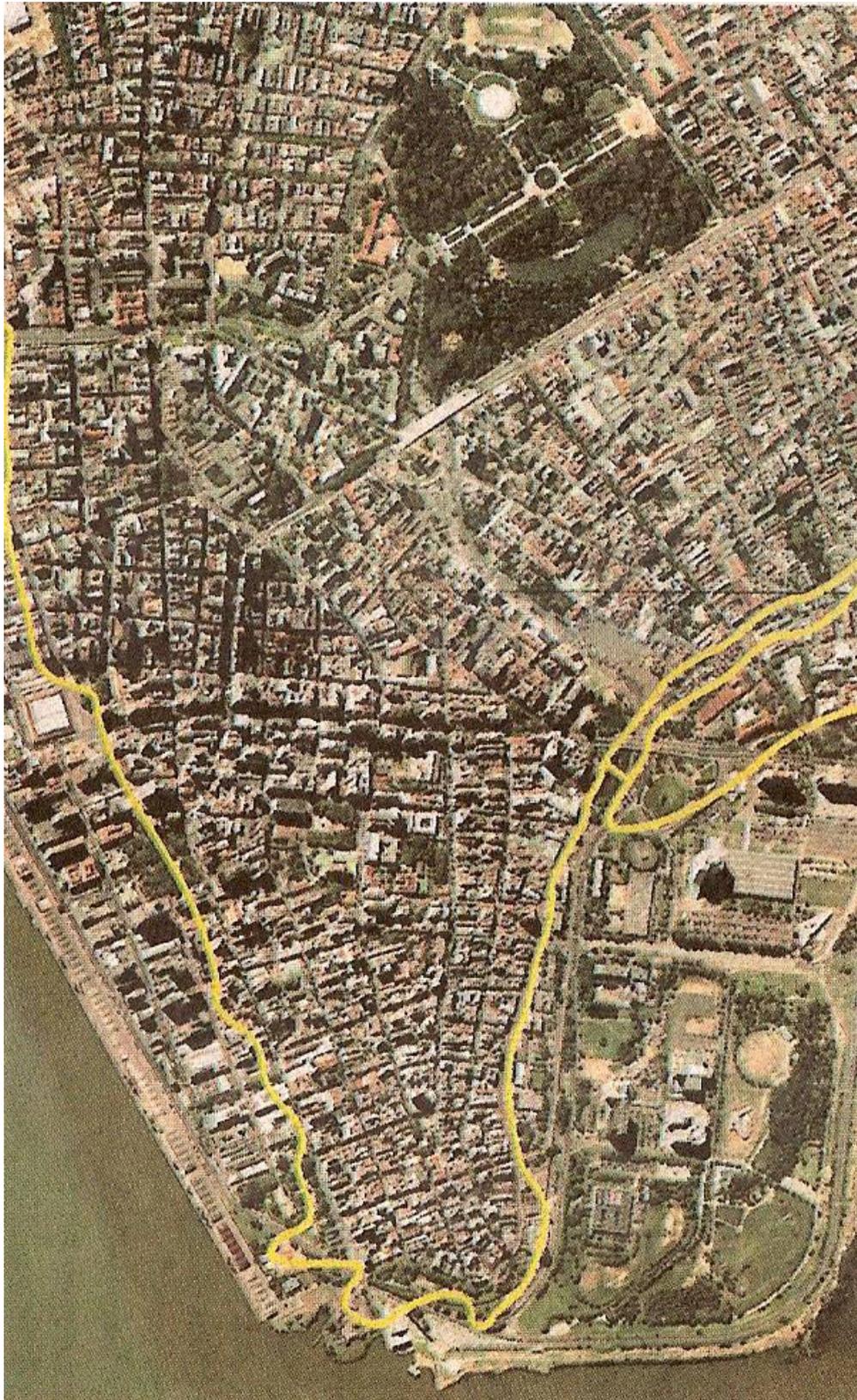


Fig. 7.6 – Foto Aérea da Área Central de Porto Alegre, com perfil original da península em amarelo. Fragmento central da *Cidade-Colagem*: é possível distinguir o núcleo histórico na península, os quarteirões do aterro do Cais do Porto e a “*grande croisée*” incompleta, com o T das avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho, marcas mais visíveis do Plano Maciel, os bairros pericentrais mais consolidados (Independência, Bom Fim, Cidade Baixa) do desenvolvimento radial, o Parque Farrópilha com a estrutura legada por Agache, a erosão urbana ao longo das intervenções da Primeira Perimetral e os novos quarteirões dos aterros a sul, justapostos ou superpostos ao sítio e aos traços fundacionais, incorporando-os e modificando-os para criar um novo sítio, humano e construído. As projeções das sucessivas cidades ideais amalgamadas e impressas na cidade real, Porto Alegre como artefato urbano concreto e único.

Assim, será necessário, por um lado, isolar os setores ou fragmentos onde tal identificação possa ser feita com maior clareza, onde o desenho da cidade ideal possa ser percebido em sua integridade. Tais setores tanto podem ser partes da cidade real (como em fragmentos completos construídos entre 1940 e 1960 em bairros tradicionais, ou ao longo das diversas intervenções viárias do período para o Plano Gladosch, por exemplo), quanto partes de projetos ou planos, a exemplo dos aterros, de antigas áreas vazias, ou em intervenções urbanísticas específicas.

Os planos que analisamos neste trabalho, apesar de fundamentalmente distintos, apresentam muitos pontos comuns. Mesmo divergindo nos conceitos, nas idéias de cidade e nas estratégias projetuais e normativas que propõem, o fazem sempre voltando a alguns temas permanentes, recorrentes, marcados pelo peso do sítio, por uma estrutura primária que vai se somando no tempo (e recolhendo contribuições de cada um), por características de estrutura viária, traçado e parcelamento, enfim, por geografia e história comuns.

Todos eles trazem propostas para o Centro da cidade, para a relação com a margem do rio, dado fundamental e geográfico, para a distribuição da população, das atividades e dos fluxos urbanos por um território único, para as interfaces com a natureza, para as questões mais diretas de traçado viário, parcelamento, distribuição de edifícios e espaços abertos, e para algumas peças urbanas. Afinal, o sítio ainda é fundamentalmente o mesmo, mesmo transformado nos sucessivos planos por aterros, drenagem de várzeas, canalização e retificação de riachos e arroios, corte de morros, até constituir um novo sítio, artifício humano, mas ainda reconhecível. O rio é fundamentalmente o mesmo, apesar da qualidade cambiante de sua água, e de ter sua margem transformada e redesenhada tantas vezes, e protegida com muros e diques. O Centro está fundamentalmente no mesmo lugar, não no centro do território e sim na península, apesar de ampliado com aterros a norte primeiro, depois a sul, rasgado no divisor de águas, densificado e verticalizado (*excessivamente*, segundo alguns), e finalmente dilapidado por uma deterioração assustadora nos últimos vinte anos.

A estrutura primária ainda guarda os traços fundacionais, os resquícios de seu padrão radial, depois rádio-concêntrico, depois em malha (a leste) ou linear (a sul). Dentro dela, o traçado foi sendo definido por sucessivas colagens de peças, assim como o parcelamento e o padrão de edificação, num processo de crescimento que ocorre aos saltos (por acréscimos), ou contínua e permanentemente (por substituição tipológica). As respostas diferenciadas às mesmas perguntas colocadas pelo conjunto de elementos da estrutura urbana, ao longo da trajetória dos planos, permitem imaginar algumas pautas para a previsão e operação futuras da cidade. Inspirado por Italo Calvino¹³, as Considerações

¹³Em 1984 a Universidade de Harvard solicitou ao escritor Italo Calvino que elaborasse uma série de palestras a respeito das perspectivas da literatura. Ao todo seriam seis palestras que Calvino, ao falecer em 1985, deixou cinco prontas. Elas foram editadas como CALVINO, Italo. *Seis propostas para o novo milênio: lições americanas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. É evidente que a inspiração refere-se apenas ao compromisso de propor, e ao número de propostas, sem nenhuma pretensão, sequer remota, de equiparar-se à estatura intelectual de Calvino.

Finais incluem o esboço de seis propostas para a cidade desse milênio, num percurso circular, já que esse era um de nossos objetivos explícitos ao iniciar.

A primeira delas se refere ao Centro. O recente e avassalador processo de decadência e deterioração urbana do centro da cidade reclama uma estratégia decidida e urgente de requalificação. Apesar da emergência de outras centralidades que o ameaçam, o Centro ainda guarda algumas características de polarização, hierarquia e inércia patrimonial, produtiva e cultural, passíveis de induzir uma retomada de seu papel como “*coração da cidade*”, com enorme atraso. O Plano de Melhoramentos ocupou o aterro do novo porto para quarteirões com novos equipamentos que qualificaram as atividades centrais, e deslocou seu centro de gravidade na direção leste com as primeiras “*percées*” urbanas, das quais as mais significativas formaram a “*grande croisée*” da Borges de Medeiros com Salgado Filho. Essa condição foi perseguida com tenacidade até a década de 40, e completada morfologicamente na década de 50. A recuperação do Centro deve começar por sua re-instituição, e a retomada de seu papel na estrutura primária e viária da cidade.

O consenso sobre a necessidade de recuperação do Centro, a urgência de iniciá-la, e algumas das pautas a utilizar para isso, é visível nos meios técnico-institucionais, na imprensa e na opinião pública. Em abril de 2006, o jornal Zero Hora apresentou uma série de seis reportagens sobre o Centro de Porto Alegre, “*para investigar as chances de recuperação da mais importante e tradicional zona urbana gaúcha*”¹⁴. Da primeira, que enfocava o declínio pela perda de moradores, empregos e serviços, à última, que afirma ser possível reanima-lo e aponta estratégias para promover a transformação, tanto o diagnóstico quanto as sete propostas de reação coincidem em muitos pontos com o que vem sendo discutido desde os anos 90, quando os sinais da decadência tornaram-se evidentes.

As estratégias para o Centro envolvem ações combinadas sobre o espaço e as atividades¹⁵: mobilização pública, segurança, conforto, acessibilidade (combinada com a oferta de muitos estacionamentos), reforço à função residencial (inclusive com reciclagem de prédios), atração de negócios e geração de empregos qualificados, e o lançamento de novas pautas para a área do porto, para a ponta da península, para a “*erosão*” urbana ao redor da Primeira Perimetral, e para o “*waterfront*”, inclusive através de alguns novos edifícios que redefinem seu perfil.

¹⁴ Sob o título “*A encruzilhada do Centro*”, as reportagens foram publicadas sucessivamente entre os dias 9 e 14 de abril, como “*Um vazio no coração da Capital*” (Zero Hora, 09/04/2006, pp. 39-42), “*A política da tolerância*” (Zero Hora, 10/04/2006, pp. 22-23), “*Desvio para o passado*” (Zero Hora, 11/04/2006, pp. 32-33), “*A cidade pisa no Guaíba*” (Zero Hora, 12/04/2006, pp. 46-47), “*O senhor das alturas*” (Zero Hora, 13/04/2006, pp. 60-61) e a final “*É hora de agir*” (Zero Hora, 14/04/2006, pp. 32-33).

¹⁵ A maioria delas já intuídas nos anos 40-50 com as discussões sobre o “*coração da cidade*” e a “*nova monumentalidade*”, enunciadas com precisão por Jane Jacobs quase cinquenta anos atrás, e aplicadas por diversas cidades a partir dos anos 80 (como o Rio de Janeiro, por exemplo), na busca de recuperação de suas áreas centrais.

A segunda delas é a relação com o rio e sua margem. Os sucessivos planos lidaram com ela com aterros, com a proposta de bairros residenciais modelo a sul, e depois com sistemas de proteção, sempre protegendo a cidade do rio. Invertendo a pauta, está na hora de proteger o rio da cidade, e com isso permitir sua reintegração. Pensa-se numa estratégia que envolva toda a orla, da Ponte (ou além) até as praias e pontas da zona sul, que envolve saneamento (ainda, 90 anos depois do Plano Maciel), uma nova condição viária e paisagística, com a eliminação do elenco de barreiras que se interpõem entre a cidade e o rio¹⁶, e novas atividades ao longo dela. Com a conclusão de sua sede, a Fundação Iberê Camargo pode atuar como poderoso catalisador num ponto intermediário entre o Centro e a zona sul, vinculado a uma série de novas atividades na área do Estaleiro Só e do Hipódromo do Cristal.

A terceira envolve a estrutura viária. Ela já foi radial e rádio-concêntrica, e hoje o PDDUa define um modelo que mistura as condições anteriores a um padrão em malha não configurada a leste, um padrão de transição entre esta e os morros, e um padrão linear a sul. O modelo teórico, desaparecido por 60 anos, volta a ser utilizado para ilustrá-la de forma diagramática, embora incompleta. Ele deve incorporar e detalhar o conceito de cidade em malha direcional proposto pela equipe do PROPARG nas conclusões de sua consultoria para a elaboração do PDDUa, e persegui-lo resolutamente na enorme área de expansão urbana a leste, um território considerável onde se encontram as melhores oportunidades de densificação e expansão urbana, permitindo dobrar a cidade a partir do eixo da Terceira Perimetral¹⁷, de fato a primeira avenida norte-sul do novo esquema.

A quarta, complementar, refere-se aos canais de movimento. As velhas avenidas radiais foram inicialmente reforçadas, depois complementadas com perimetrais, depois sucessivamente “atropeladas” por legislação urbanística inadequada, operações viárias e de desenho desastradas, separadas por corredores exclusivos de transporte e finalmente deterioradas em sua função de corredores urbanos multifuncionais e centros de bairros. É preciso voltar a elas, através de legislação especial, indutiva de novas atividades e novas edificações, completando-as enquanto canais essenciais de urbanidade. A legislação urbanística deve levar em conta aquilo que Fernando Diez chama “estado de consolidação do tecido”¹⁸ de suas bordas, e direciona-lo claramente através de operações de complementação, colagem e revitalização, inclusive com a

¹⁶ Aqui não se trata apenas de eliminar o “muro da Mauá”, dependente apenas de governante ou entidade com a ousadia e respaldo para assinar, responsabilizando-se: trata-se de lidar com os diques e com as infra-estruturas, como o trem. A proposta da Linha 2 do Trensurb (metrô), da forma como vem sendo proposta, pode permitir parte da resolução do problema, eliminando-se o trecho da Linha 1 entre a Estação Farrapos e o Mercado.

¹⁷ Nesse sentido, é essencial a requalificação da Terceira Perimetral, transformando-a efetivamente em avenida urbana, com alterações profundas de funcionalidade, desenho urbano, conexões, permeabilidade, etc., nos moldes do que foi proposto pela equipe do PROPARG no Convênio UFRGS/PMPA para a elaboração do PDDUa.

¹⁸ DIEZ, 1997, op. cit., especialmente Capítulo 3 La generación del espacio urbano, pp. 85-130.

apropriação criativa de suas rupturas. A Avenida Independência, tão exemplar do processo de deterioração, deve ser a primeira candidata.

A área central e pericentral da cidade é rádio-concêntrica, e a visão dos planos perseguiu-a com a proposta de avenidas perimetrais. Elas foram iniciadas, mas nunca foram completadas: a Primeira Perimetral é interrompida no Campus Central da UFRGS, e a Segunda na passagem do Parque Moinhos de Vento para a zona norte; o Plano Maciel e a *Contribuição* propunham outra ligação perimetral, através da Ramiro Barcelos e Venâncio Aires. As ligações perimetrais devem ser completadas, com exceção da Primeira (que define o contorno do centro), como avenidas norte-sul do novo esquema, em operações que podem constituir-se em preciosas oportunidades para um processo mais global de recuperação urbana da área pericentral.

A Primeira Perimetral pode finalmente realizar a visão do *boulevard* metropolitano prevista por Paiva e equipe no Plano Diretor de 59, numa parceria óbvia com a UFRGS¹⁹, que passará de entrave à solução. A Rua Ramiro Barcelos é uma ligação norte-sul evidente, com continuidade e posição estratégica, mas necessita solução para a passagem do espigão que pode ser resolvida com qualidade urbana e custo compatível. A continuidade da Segunda Perimetral pode proporcionar a oportunidade para a recuperação urbana do Quarto Distrito, já buscada com propostas de “*Tecnópolis*”, projeto CURA e projetos dispersos²⁰, mas nunca efetivada. A Terceira e a Quarta Perimetrais devem ser vista em conjunto com a proposta de estrutura viária.

A quinta proposta refere-se ao norte. A zona norte da cidade foi sua primeira área industrial, recebeu propostas de Ubatuba de Faria nos anos 30 e manteve sua condição produtiva no Plano Diretor de 59. A partir dele, entretanto, uma persistente visão anti-industrial acabou por mantê-la em relativa estagnação desde os anos 70, substituída por alternativas mais atraentes de localização industrial (como os Distritos Industriais da Região Metropolitana) e atacadista (como o Porto Seco e outros centros de distribuição logística). O PDDUa prevê um Corredor de Desenvolvimento, mas não as condições para sua efetiva realização. O PIEC²¹ é um projeto estratégico nesse sentido, mas lida apenas com a recuperação residencial e viária.

¹⁹ Uma longa série de trabalhos acadêmicos das disciplinas de projeto da Faculdade de Arquitetura da UFRGS fornece um repertório de soluções possíveis, que deverão ser verificadas e complementadas.

²⁰ Alguns lamentavelmente desperdiçando oportunidade ambiental, como a “*Vila dos Papeleiros*” entre Voluntário da Pátria e Castelo Branco. Os *ateliês* de projeto do PROPAR apresentaram proposta instigante para a mesma zona, coordenada por Philippe Panerai.

²¹ O Projeto CURA (*Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada*) foi implantado na década de 70, e envolveu principalmente a implantação de infra-estruturas viárias. O PIEC (“*Projeto Integrado da Entrada da Cidade*”) está atualmente em implantação, com reurbanização de vilas à margem da auto-estrada, a continuação da Avenida Voluntários da Pátria, a construção do Viaduto Leonel Brizola e o alargamento da Rua Dona Teodora como ligação da Terceira Perimetral à BR 290.

Entendemos possível atualizar e incorporar o conceito de nova centralidade baseada no uso operário, industrial e portuário de Ubatuba de Faria na *Contribuição*. A zona norte tem potencial para constituir um campo privilegiado de crescimento urbano para as próximas décadas, através de operações que conjuguem a antiga vocação produtiva e portuária (com atividades de nova tecnologia) às novas oportunidades de localização residencial e de equipamentos urbanos (públicos, mas principalmente privados), em escala e abrangência metropolitanas, associadas a uma decidida estratégia de “*polderização*” de toda a área da várzea do Rio Gravataí.

A sexta proposta volta-se para as áreas residenciais. Os antigos arraiais formaram bairros com centro e identidade próprios, reforçados pelo padrão de transporte, definindo por muito tempo a imagem da cidade como conjunto de pequenas cidades. Quando o conceito foi institucionalizado no 1º PDDU, o módulo territorial dissociou-se do ambiental e cultural, diluindo a identidade dos bairros. A recuperação da identidade passa pelo reconhecimento dos bairros como âmbito territorial de planejamento. A partir daí, serão possíveis ações de reforço e revitalização, em paralelo com o que está sendo proposto para as avenidas radiais, que constituíam seu eixo de polarização e abrigavam geralmente seus centros. A legislação deve evitar as soluções genéricas, submetendo o regime urbanístico e os instrumentos de controle ao estado de constituição e consolidação do tecido, e aos padrões tipo-morfológicos, funcionais e ambientais predominantes em cada zona.

Com relação às periferias, ao contrário, trata-se de incorporá-las como áreas habitacionais populares, urbanizadas e providas com acessibilidade, centralidade, equipamentos e serviços urbanos. Neste caso, com algumas exceções, é preciso constituir um novo âmbito urbano, a partir de poucos traços, relações e elementos. Como seu déficit é de urbanização, a recuperação reclama um decidido “*urbanisme du pavê et de l’égout*” (um urbanismo do calçamento e do esgoto), como Oriol Bohigas defendia para Barcelona 30 anos atrás, definindo o primeiro estrato de uma matriz espacial de suporte à urbanidade; sobre ela, a implantação de âncoras urbanas, projetos integrados capazes de estruturar e catalisar novos usos, iniciando a qualificação das áreas ao seu redor.

A implantação de grandes infra-estruturas urbanas, de drenagem, saneamento, viárias ou de transporte, normalmente privilegiadas pelos órgãos de fomento e financiamento, pode fornecer as diretrizes territoriais primárias capazes de “amarrar” as demais estratégias espaciais, num contexto amorfo e difuso, servindo como instrumento para dar início e viabilidade ao processo²². Muitas vezes concebidas limitadamente como projetos setoriais, e agora recuperadas para o território da arquitetura no bojo de operações integradas (ou “concertadas”, na linguagem do PDDUa), elas parecem ser as únicas em condições de lidar com

²² A exemplo de projetos recentes do grupo *UNA arquitetos* para São Paulo, nos quais a água é utilizada criativamente para estruturar a reurbanização de áreas numa escala metropolitana.

a escala desmesurada, a falta de referências e as enormes premências das periferias da nova metrópole contemporânea.

Por outro lado, é preciso considerar uma Porto Alegre analógica, cidade ideal impura feita de várias cidades ou pedaços de cidade, projetos e planos, como a Veneza analógica de Canaletto com a visão fantástica do Gran Canal à altura do Rialto equipado com uma série de edifícios paladianos, como se o pintor reproduzisse um ambiente urbano real, compondo uma paisagem ao mesmo tempo chocante e familiar²³, conforme descrita com fascínio por Aldo Rossi, como exemplo de sua *ciudad análoga*, e por Colin Rowe como demonstração exemplar de sua *Collage City*. Ou como a cidade ideal do Marco Pólo de Italo Calvino (a mesma e única Veneza), soma e denominador comum de todas as cidades descritas por ele ao Grande Kahn²⁴.

Finalmente, a releitura da cidade contemporânea como *patchwork* permite avançar no esboço de algumas estratégias de projeto e operação para Porto Alegre no início do novo século: estratégias de justaposição e sobreposição, de colagem de fragmentos, e de desvendamento de estratos, procurando reforçar a autonomia interna e a complementação de cada fragmento, subordinadas a uma estratégia unificadora geral capaz de assegurar a coerência, legibilidade e funcionalidade do todo, e a necessária colagem das partes. Trata-se de um retorno à estrutura, legitimado pelo alto grau de autonomia das partes, e pelo desenho de uma matriz espacial e conceitual capaz de dar suporte aos distintos sistemas e processos em desenvolvimento na cidade: “*Cidade ideal como metáfora e cidade colagem como estratégia*”.

Porto Alegre não tem como Barcelona com seu Plano Cerdà, uma imagem de cidade ideal hegemônica a perseguir e completar ainda hoje. Tem, entretanto, várias delas justapostas ou sobrepostas, algumas escondidas nas dobras de sua estrutura, cada qual merecendo resgate e complementação para que o conjunto adquira finalmente sentido, e a Porto Alegre resultante possa ser entendida como uma cidade real ideal, pluralista e inclusiva, maior que a soma de suas partes.

²³ ROSSI, op. cit., p. 45, e ROWE & KOETTER, op. cit., pp. 174-175. Os edifícios incluem o projeto (não edificado) para a ponte do Rialto, o *Palazzo dei Camerlenghi* é substituído pela Basílica de Vicenza, o *Fondaco dei Tedeschi* pelo *Palazzo Chiericati*, e uma reminiscência da *Casa Civena* aparece ao fundo.

²⁴ CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ABREU, Maurício. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto de Planejamento Municipal IPLAN/RIO, 1987.
- ABREU, Silvio. "A vida tem sempre razão. O arquiteto, não". *AU-Arquitetura & Urbanismo*, São Paulo, ano 3, n.14, p. 59-71, out./nov. 1987.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *A esquina do moderno*. ARQtexto n.5, 2004, p.82-97.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de; CANAL, José Luiz de Mello; COMAS, Carlos Eduardo; FUÃO, Fernando Freitas; MAHFUZ, Edson da Cunha; OLIVEIRA, Rogério de Castro. *Estudo para Reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre: Dispositivos de Controle das Edificações*. Relatório Final do Convênio UFRGS/PMPA. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 1996, 80 p. + anexos e mapas.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de; CABRAL, Gilberto Flores. (Elementos) para uma nova abordagem na construção da cidade. *AU-Arquitetura & Urbanismo*, São Paulo, n.9, p. 101-103, dez./jan. 1987.
- AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação, extensão e embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.
- ALBUM ILLUSTRADO do Partido Republicano Castilhistas. Rio Grande do Sul. (Organizadores e editores: Octacílio B. Timm e Eugenio Gonzalez). Porto Alegre: Livraria Selbach, 1934.
- ALMEIDA, Maria Soares de. Gestores da cidade e seus regulamentos urbanísticos. Porto Alegre de 1893 a 1959. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p. 100-119.
- _____. *Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade; Porto Alegre 1937/1961*. São Paulo: USP, 2004. 301 p. : il. (Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2004).
- ANDERSON, Stanford (ed.). *On Streets*. Cambridge (Mass): The MIT Press, 1978.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. "De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito", in CAMILLO SITTE. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992, pp.206-234.
- ARBIDE, Dardo. *La vivienda popular en Buenos Aires en la década de 30*. La Plata: (mimeo), 1988.
- _____. La técnica del análisis tipológico: la casa cajón. IDEAS en Arte y Tecnología, n.5, pp. 93-100.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Clássico Anticlássico: O Renascimento de Brunelleschi a Bruegel*. Tradução de Lorenzo Mammi. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- _____. *História da Arte como História da Cidade*. Tradução de Pier Luigi Cabra. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- _____. *Projeto e Destino*. Tradução de Marcos Bagno. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- ARÍS, Carlos Martí. *Las variaciones de la identidad*. Barcelona: Serbal, 1993.
- ARQUITETURA COMEMORATIVA Exposição do Centenário Farroupilha 1935. Catálogo da mostra. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RGS – Projeto UNIARQ/Programa UNICULTURA da Pró-Reitoria de Extensão da UFRGS, 1999.
- AYMONINO, Carlo. *Orígenes Y Desarrollo De La Ciudad Moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

- _____. *El Significado de Las Ciudades*. Madrid, Blume Ed., 1981.
- BAKOS, Margaret Marchiori. Municipalização e Endividamento. Características da Administração Pública Municipal de Porto Alegre, de 1897 a 1937. In: WEIMER, Günter (org.). *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, p. 75-91.
- _____. *Porto Alegre e Seus Eternos Intendentes*. Porto Alegre: Ed. PUCRS, 1996.
- BINS, Alberto. *A Exposição do Centenário Farroupilha*. Porto Alegre: Globo, 1936.
- BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2001. Dissertação de Mestrado em Arquitetura.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- BRUANT, Catherine. Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada. In: RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 167-202.
- CABRAL, Cláudia Piantá Costa. Da rua corredor ao Centro Comercial: Tipologias comerciais em Porto Alegre dos anos 30 ao princípio dos 90. *ARQtexto*, v. 1, n.zero (1º semestre/2000), p. 31-43.
- _____. *Tipologias Comerciais em Porto Alegre: da rua comercial ao shopping center*. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 1996. Dissertação de Mestrado em Arquitetura.
- CAIXETA, Eline Maria Moura P. *Afonso Eduardo Reidy: "o poeta construtor"*. Barcelona: ETSAB – UPC, 2000. Tese Doutoral.
- CALOVI PEREIRA, Cláudio. *Os irmãos Roberto e a arquitetura moderna no Rio de Janeiro [1936-1954]*. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 1993. Dissertação de Mestrado em Arquitetura.
- _____. "Arquitetura Moderna e cidade tradicional: a obra dos Irmãos Roberto no Rio de Janeiro", in: LUZ, Maturino (ed.). *Anais do Segundo Congresso Latino-Americano sobre Cultura Arquitetônica e Urbanística*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1997, pp. 197-211.
- _____. "Primórdios da arquitetura moderna em Porto Alegre: a presença dos arquitetos do Rio de Janeiro" in PEIXOTO, M. e LIMA, R. (eds.). *Arquitetura – História e Crítica: textos selecionados* (Cadernos de Arquitetura Ritter dos Reis, vol. 2). Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2000, pp. 47-72.
- CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. (tradução Diogo Mainardi) São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- _____. *Seis propostas para o novo milênio: lições americanas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CAMILLO SITTE. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. (org. Carlos Roberto Monteiro de Andrade). São Paulo: Editora Ática, 1992.
- CANEZ, Ana Paula. *Fernando Corona e os caminhos da arquitetura moderna em Porto Alegre*. Porto Alegre: UE/Porto Alegre, Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis, 1998.
- CANEZ, Anna Paula et alli. *Acervos Azevedo Moura & Gertum e João Alberto: imagem e construção da modernidade em Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora UniRitter, 2004.
- CARNEIRO, Luiz Carlos; PENNA, Rejane. *Porto Alegre - de Aldeia a Metrópole*. Porto Alegre: Ed. Marsiaj Oliveira e Oficina da História, 1992.
- CAROLLO, Bráulio. *Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo*. Curitiba/Porto Alegre: PROPARG/UFRGS – Convênio PROPARG/PUCPR, 2002. Dissertação de Mestrado em Arquitetura.

- CASTEX J., DEPAULE, J.Ch., PANERAI, Ph. *Formes Urbaines: de l'îlot à la barre*. Paris: Dunod, 1977.
- CIUCCI, Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI-ELIA, Mario; TAFURI, Manfredo. *La Ciudad Americana. De la Guerra Civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.
- CHOAY, Françoise. *A regra e o modelo - Sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Perspectiva, 1985.
- _____. *The Modern City: Planning in the 19th Century*. New York: Braziller, 1969.
- _____. *L'Urbanisme. Utopies et Réalités*. Paris: Éditions du Seuil, 1965. (Trad.) O Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- COHEN, Jean-Louis. A emergência do urbanismo: uma questão transatlântica. In: PINHEIRO MACHADO, Denise; PEREIRA, Margareth da Silva; MARQUES DA SILVA, Rachel Coutinho (orgs.). *Urbanismo em questão*. São Paulo: Editora PROURB/UFRJ, 2003, pp. 17-31.
- COLLINS, P. *Los Ideales de la Arquitectura Moderna, Su Evolución (1750-1950)*. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.
- COMAS, Carlos Eduardo Dias. O espaço da arbitrariedade – considerações sobre o conjunto habitacional BNH e o projeto da cidade brasileira. Projeto, São Paulo, n.91, p. 127-130, set. 1986.
- _____. Protótipo e monumento: um ministério, o ministério. Projeto, São Paulo, n.102, p. 136-149, ago. 1987.
- COMAS, Carlos Eduardo Dias; CANEZ, Anna Paula. Arquitetura Cisplatina: Roman Fresnedo Siri e Eladio Dieste, dois arquitetos uruguaios em Porto Alegre. *Cadernos de Arquitetura Ritter dos Reis*. V.3, junho/2001(Crítica na Arquitetura: V Encontro de teoria e história da Arquitetura). Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2001, p. 401 a 403.
- CONDE, Luiz Paulo. "Plan Agache: Urbanismo de Excelencia en los años 20". Revista SUMMA +, n.25, jun-jul/1997, p. 61-67.
- CONDE, Luiz Paulo; ALMADA, Mauro. Texto de introdução ao *Guia da Arquitetura Art-Déco no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro, 1996.
- CONVÊNIO UFRGS/PMPA. *Estudos para reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre* (GT 3.4/Dispositivos de Controle das Edificações). Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1996.
- CURTIS, William. *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Madrid: Herman Blume, 1986.
- CZAJKOWSKI, Jorge (org.). *Jorge Machado Moreira*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1999.
- DAMASIO, Cláudia Pilla. *Porto Alegre na década de 30, uma cidade idealizada, uma cidade real*. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1996. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano.
- DE GRANDI, Celito. *Loureiro da Silva: o charrua*. Porto Alegre: Literalis, 2002.
- DIEZ, Fernando E. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1996.
- _____. *Crise de autenticidade. Arquitetura Argentina 1990-2002*. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 2005. Tese de Doutorado em Arquitetura.
- ECO, Umberto. *A estrutura ausente*. São Paulo: Perspectiva (3ª edição), 1976.
- _____. *Como se faz uma tese*. São Paulo: Perspectiva, (2ª ed.) 1985.
- EDVALDO Pereira Paiva – um urbanista. Porto Alegre: UFRGS; IAB/RS, 1985.
- FICHER, Sylvia. *Os Arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo*. São Paulo: Fapesp, Editora da USP, 2005 (400 p., il).

- FIORE, Renato Holmer. "O espaço da Praça da Matriz com a inserção do Palácio Piratini". ARQtexto, nº 5, 2004, pp.98-109
- FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.
- FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- FROTA, José Artur D'Aló. A Permanência do Transitório. Preservação, Permanência, Transitoriedade: algumas reflexões sobre a arquitetura da Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha de 1935 em Porto Alegre. ARQtexto n.0, 1º semestre 2000. Porto Alegre: Propar/UFRGS, p. 13-21.
- GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000. Cap. 4.3 (p. 259 a 280).
- GARVIN, Alexander. *The American city: what works, what doesn't*. New York: McGraw-Hill, 1995.
- GRUMBACH, Antoine. "Les Promenades de Paris". L'Architecture d'Aujourd'Hui, n. 185, mai/juin 1976, pp. 97-106.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Tradução de Carlos Mendes Rosa do original *The death and life of great american cities*. New York: Random House, 1961).
- KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1990.
- KUHN, Thomas S. *A Estrutura das Revoluções Científicas*. Tradução de Beatriz Vianna Boeira e Nelson Boeira. São Paulo: Perspectiva, 1978.
- LE CORBUSIER. *Manière de Penser L'Urbanisme*. Paris: Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1946.
- _____. *La Charte D'athènes*. Paris: Les Éditions du Minuit, 1957.
- _____. *Urbanisme*. Paris: Crès, 1925.
- _____. *La Ville Radieuse*. Boulogne-sur-Seine: Editions de L'Architecture d'Aujourd'hui, 1935.
- LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1985 - 1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAN, 1999.
- LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, 1999, op. cit., p. 20-38.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional, in BRESCIANI, MS. *As Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001.
- LUCCAS, Luís Henrique Haas. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre sob o mito do "gênio artístico nacional"*. Porto Alegre: PROPAN/UFRGS, 2004. Tese de Doutorado em Arquitetura.
- LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge (Mass.) The MIT Press, 1960.
- MACIEL, João Moreira. Um Plano Geral de Melhoramentos. Porto Alegre, *Revista EGATEA*, mês 11-12, V.I, Ano 1914.
- MACHADO, Nara Helena Naumann. *A Exposição do Centenário Farroupilha: Ideologia e Arquitetura*. Porto Alegre: PUCRS, 1990. Dissertação de Mestrado em História do Brasil, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUC-RS, 1990.
- _____. *Modernidade, arquitetura e urbanismo: o centro de Porto Alegre (1928-1945)*. Porto Alegre: PUCRS, 1998. Tese de Doutorado em História do Brasil, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUC-RS, 1998.
- MARTIN, Leslie. "La Trama como Gerador", in: L. Martin, L. March, M. Echenique, *La Estructura del Espacio Urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1975.

- MARQUES, Moacyr Moojen. "O plano diretor – 1º Plano de desenvolvimento urbano de Porto Alegre". Revista da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, n.51, p.15-19, ago.1986.
- _____. Porto Alegre – seus projetos e outras considerações. In: *ELARQA*, n.33, febr.2000, p.18-31.
- MARQUES, Sergio M. *A revisão do movimento moderno? Arquitetura no Rio Grande do Sul dos anos 80*. Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2002.
- MAUCH, Cláudia. *História e Porto Alegre: Processo de Ocupação e Urbanização*. Porto Alegre: SMC/Prefeitura Municipal, 1992.
- MELEMIS, Steven. Donat-Alfred Agache e o processo de "remodelação". In: TSIOMIS, Yannis (ed). *Le Corbusier-Rio de Janeiro 1929-1936*. Paris; Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998, op. cit., pp. 100-104.
- MENEGAT, Rualdo (Coord. Geral). *ATLAS Ambiental de Porto Alegre*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1998.
- MOLINA Y VEDIA, Juan. *mi Buenos Aires herido*. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue (colección del Arco Iris – Ensayos de Historia Urbana), 1999, 278 p. (il).
- MOREIRA, Fernando Diniz. "The French Tradition in Brazilian Urbanism: The Urban Remodeling of Rio de Janeiro, Recife and Porto Alegre during the *Estado Novo* (1937-1945)". Philadelphia (Penn.): University of Pennsylvania.
- MORRIS, A.E.J. *Historia de la Forma Urbana. Desde Sus Orígenes Hasta La Revolución Industrial*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.
- NYGAARD, Paul Dieter. *Bases Doutrinárias em Planos Diretores; um estudo dos planos elaborados para o município de Porto Alegre – 1914 a 1979*. Porto Alegre: PROPUR-UFRGS, 1995. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS, 1995.
- _____. *Planos Diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.
- OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *PORTO ALEGRE. A Cidade e sua Formação*. Porto Alegre: Gráfica e Editora Norma, 1985.
- OLIVEIRA, Rogério. "Sistemas normativos versus modelos figurativos da cidade: implicações projetuais". *ARQtexto* nº 1 (1º semestre/2001), p. 30-37.
- PAIVA, Edvaldo Pereira. Novo bairro residencial. *Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, n.21, jul. 1937.
- _____. *Expediente Urbano de Porto Alegre*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre/ Diretoria Geral de Obras e Viação, 1942.
- _____. Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre, *Separata do Boletim Municipal*, N. 27. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1947; republicada em *Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, v.3, n.11, p.78-85, dez.1947.
- _____. *PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE*. (Palestra realizada pelo Prof. Urbanista Edvaldo Pereira Paiva, no Auditório "Tasso Corrêa" do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de Abril de 1951). Porto Alegre: (s/ed), junho de 1951.
- _____. *Urbanização da Praia de Belas*. Porto Alegre: Boletim Municipal, julho a dezembro de 1951.
- _____. *Zoneamento*. Porto Alegre: Boletim Municipal, dezembro de 1953.

- _____. *A ciência urbanística e a cidade brasileira*. (I, II, III, IV). Porto Alegre: Horizonte, 1953-1954.
- _____. *Memórias urbanísticas de Porto Alegre*. Porto Alegre: Correio do Povo, 12 maio de 1979.
- PAIVA, Edvaldo Pereira e RIBEIRO, Demétrio. *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*. Porto Alegre: Boletim Municipal, março-abril, 1951.
- PANERAI, Philippe [et alli]. *Elements d'Analyse Urbaine*. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, 1980.
- PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (Org.). *Estudos Urbanos, Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1993.
- PARCERISA BUNDÓ, Josep; RUPERT DE VENTÓS, Maria. *La Ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 2000.
- PEREIRA, Margareth da Silva. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (orgs.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 363-376.
- PEREZ OYARZUN, Fernando; ARAVENA MORI, Alejandro; QUINTANILLA CHALA, Jose. *Los hechos de la arquitectura*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: Espaços e Vivências*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1991.
- _____. Entre práticas e representações: a cidade do possível e a cidade do desejo. In RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (org.), 1996, op. cit., p. 377-396.
- PESCI, Rubén. *La Ciudad de la Urbanidad*. La Plata: KLICZOWSKI PUBLISHER; ASPPAN/CP67, 1999. 139 p.: il.
- PINHEIRO MACHADO, Denise; PEREIRA, Margareth da Silva; MARQUES DA SILVA, Rachel Coutinho (orgs.). *Urbanismo em questão*. Rio de Janeiro: Editora PROURB/UFRJ, 2003. 304 p. (il.).
- PINON, Hélio. *Miradas Intensivas*. Barcelona: Edicions UPC/ETSAB, 1999.
- PLANO diretor da cidade. *Boletim Municipal*, Porto Alegre, ano VI, v. VII, n.16, jan/abr. 1944.
- PLANO geral de urbanização. *Boletim Municipal*, Porto Alegre, ano 2, v.3, n.6, 1940.
- PORTO ALEGRE (CIDADE). Plano Diretor de Porto Alegre - Lei 2046 de 1959. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1959.
- _____. Extensão - Lei 2330 de 1961. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1961.
- _____. Plano Diretor de Porto Alegre. Revisão e complementação da Lei 2046/59 (Justificativa e apresentação dos Projetos de Lei estudados e aprovados pelo Conselho do Plano Diretor e pela Comissão Consultiva do Código de Obras, dando nova redação às Leis do Plano Diretor e Código de Obras, instituídas em 30 de dezembro de 1959). Porto Alegre: Prefeitura Municipal, outubro 1961.
- _____. Plano Diretor 1954 - 1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.
- _____. 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (Memorial justificativo e Lei Complementar nº 43, de 21/07/1979). Porto Alegre: PMPA/SPM, 1980.
- _____. Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela). Porto Alegre: PMPA, 1983.

- _____. 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (Lei Complementar 43 com alterações posteriores, especialmente LC 158/87). Porto Alegre: PMPA, 1987.
- _____. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre PDDUa (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000.
- RAEBURN, Michael; WILSON, Victoria (Ed.). *Le Corbusier Architect of the Century* (Catalogue of the Exhibition). London: Arts Council of Great Britain, 1987.
- REALIZAÇÃO do plano de obras. *Boletim Municipal*, Porto Alegre, ano VII, v. VII, n.16, 1944.
- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1997.
- REZENDE, Vera. *Planejamento e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- _____. Evolução da produção urbanística na Cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. LEME, 1999, op. cit., p. 39-70.
- RIBEIRO, Demétrio. O planejamento urbano no Rio Grande do Sul (um depoimento sobre as vicissitudes da idéia do plano diretor, de 1945 até hoje). In: Weimer, Günter (org.). *O urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, p. 135-143.
- _____. A arquitetura no período 45-60. In: XAVIER, Alberto; MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. Porto Alegre/São Paulo: FAUFRGS, Pini, 1987.
- RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- RIOPARDENSE DE MACEDO, Francisco. *História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1993.
- _____. *Porto Alegre: história e vida da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1973.
- _____. *Pôrto Alegre: origem e crescimento*. Porto Alegre: Sulina, 1968.
- RIZZO, Mylene. *Ivo Rizzo: 50 anos construindo história*. Porto Alegre: Ivo Rizzo, 2002.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la Ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1976.
- ROVATTI, João. *La modernité est ailleurs: "Ordre et Progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981)*. Paris: Université de Paris VIII-Vincennes-Saint-Denis (Thèse), décembre 2001.
- _____. A "fertilidade" da terra em Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (org.), 1993, op. cit., p. 221-239.
- ROWE, Colin. *Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- SALENGUE, Laís G. de Pinho; MARQUES, Moacyr Moojen. Reavaliação de Planos Diretores: o caso de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (org.), 1993, op. cit., p. 155-164.
- SANTOS, Cecília dos (at alli). *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela/Projeto Editora, 1987.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.
- SILVA, Elvan. Porto Alegre: considerações sobre a produção da paisagem urbana. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (org.), 1993, op. cit., p. 211-219.
- _____. Novas e velhas espacialidades: legislação e forma urbana em Porto Alegre. *Topos – Rev. Arq. Urb.*, Belo Horizonte, v.1 n.3, p. 11-15, jul./dez. 2004.
- SILVA, José Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943.

- SILVA, Lúcia. A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil. In RIBEIRO e PECHMAN (org), 1996, op. cit. p. 397-410.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977, p.180.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. *Las Formas De Crecimiento Urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1997.
- SOLER MACHADO, Andréa. A Praça da Matriz. *ARQTexto*, v.1, nºZero (1º Semestre 2000), pp. 44-56.
- SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (Org.). *Imagens Urbanas: Os Diversos Olhares na Formação do Imaginário Urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997.
- SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Doris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Ed. da Universidade, UFRGS, 1997.
- SOUZA, Célia Ferraz de; DAMASIO, Cláudia Pilla. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (org.), 1993, op. cit., p. 133-152.
- SOUZA, Célia Ferraz de. Entre a cidade do desejo e a cidade possível - Um Plano de Melhoramentos para Porto Alegre em 1914. In: MACHADO, Denise P.; VASCONCELOS, Eduardo Mendes de (Org.). *Cidade e Imaginação*. Rio de Janeiro: PROURB, FAU – UFRJ, 1996.
- _____. Trajetórias do Urbanismo em Porto Alegre, 1900-1945. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, op. cit., p. 83-101.
- _____. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. São Paulo: FAU-USP, 2004. 294 p.: il. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2004.
- SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967.
- STEIN, Clarence. *Towards New Towns for América*. Cambridge (Mass.): M.I.T. Press, 1966.
- STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, n.194 (13).
- TAFURI, Manfredo. *Projecto e Utopia, arquitetura e desenvolvimento do capitalismo*. Lisboa: Editorial Presença, 1985.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983.
- _____. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes/ABCP, 1996.
- TSIOMIS, Yannis (Editor). *Le Corbusier – Rio de Janeiro: 1929, 1936*. Paris; Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.
- UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938.
- UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur. *Zoneamento*. Porto Alegre: Boletim Municipal, dezembro de 1953.
- UNDERWOOD, David. Alfred Agache, French Sociology, and Modern Urbanism in France and Brazil. *Journal of the Society of Architectural Historians JSAH*, v. 50, JUNE 1991, pp. 130-166.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEAK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da USP, 1999, pp. 169-243. 347 p.: il.

- WEIMER, Günter. "A Política Sanitarista como Diretriz de Planejamento na República Velha Gaúcha", in: WEIMER, Günter (org.). *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, p. 93-108.
- _____. O Plano Diretor de Porto Alegre e Arnaldo Gladosch, in: WEIMER, Günter (org.). *Textos Escolhidos da Arquitetura Gaúcha*, Estudos Tecnológicos, vol. XX. São Leopoldo: Gráfica Unisinos, 1997.
- _____. *Arquitetura modernista em Porto Alegre entre 1930 e 1945*. Porto Alegre: Editora UE/Porto Alegre, 1998.
- _____. *Origem e evolução das cidades rio-grandenses*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.
- XAVIER, Alberto e MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. Porto Alegre/São Paulo: FAUFRGS, Pini, 1987.

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

INTRODUÇÃO

- 0.1 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 169.
- 0.2 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 169
- 0.3 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 169.
- 0.4 - UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938, p. 46, Fig. 13.

1º CAPÍTULO

- 1.1 - Arquivo ZH
- 1.2 - SILVA, José Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943, Fig. nº 2.
- 1.3 - SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. São Paulo: FAU-USP, Tese de Doutorado, 2004, p. 168.
- 1.4 - SILVA, 1943, op. cit., Fig. nº 3.
- 1.5 - Digitalização de diapositivo do Mapa original (Documento original no Arquivo Histórico).
- 1.6 - OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *PORTO ALEGRE. A Cidade e sua Formação*. Porto Alegre: Gráfica e Editora Norma, 1985, p. 139.
- 1.7 - FRANCO, Sérgio da Costa. Porto Alegre: guia histórico. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006, pp. 8-9.

- 1.8 - SOUZA, 2004, op. cit., p. 79 (Fig. 54).
- 1.9 - SOUZA, 2004, op. cit., p. 48 (Fig. 31).
- 1.10 - PORTO ALEGRE. Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela). Porto Alegre: PMPA, 1983, p. 5.
- 1.11 - SILVA, 1943, op. cit., Fig. nº 26.
- 1.12 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 4.
- 1.13 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 4.
- 1.14 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 4.
- 1.15 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 213.
- 1.16 - GRUMBACH, Antoine. "Les Promenades de Paris". *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 185, mai/juin 1976, pp. 97-106, p. 100.

- 1.17 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 4.

- 1.18 - Arquivo pessoal Silvio Abreu.
- 1.19 - SPRECHMANN, T. (org.). *Propuestas a la ciudad de Montevideo – 1986*. Montevideo: Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales, PNUD, 1986, p. 24.
- 1.20 - SOUZA, 2004, op. cit., p. 139.
- 1.21 - GARVIN, Alexander. *The American city: what works, what doesn't*. New York: McGraw-Hill, 1995, op. cit, p. 365.
- 1.22 - PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 238.

2º CAPÍTULO

- 2.1 – RIOPARDENSE DE MACEDO, Francisco. *Porto Alegre: história e vida da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1973, p. 111.
- 2.2 - ARQUITETURA COMEMORATIVA Exposição do Centenário Farroupilha 1935. Catálogo da mostra. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RGS – Projeto UNIARQ/Programa UNICULTURA da Pró-Reitoria de Extensão da UFRGS, 1999, p. s/nº.

- 2.3 - ARQUITETURA COMEMORATIVA, 1999, op. cit., p. 01.
- 2.4 - ARQUITETURA COMEMORATIVA, 1999, op. cit., capa.
- 2.5 - ARQUITETURA COMEMORATIVA, 1999, op. cit., p. 16.
- 2.6 - PAIVA, Edvaldo P. *PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE*. (Palestra realizada pelo Prof. Urbanista Edvaldo Pereira Paiva, no Auditório “Tasso Corrêa” do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de Abril de 1951). Porto Alegre: (mimeo), junho de 1951, p. s/nº Fig. nº 15.
- 2.7 - PAIVA, 1951, op. cit., Fig.nº 16.
- 2.8 - PAIVA, 1951, op. cit., Fig.nº 19.
- 2.9 - PAIVA, 1951, op. cit., Fig.nº 20.
- 2.10 - TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes/ABCP, 1996, p. 253.
- 2.11 - TOLEDO, 1996, op. cit., p. 253.
- 2.12 - TOLEDO, 1996, op. cit., p. 253.
- 2.13 - TOLEDO, 1996, op. cit., p. 253.
- 2.14 - CAROLLO, Bráulio. *Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo*. Curitiba/Porto Alegre: PROPAR/UFRGS – Convênio PROPAR/PUCPR, 2002. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, p. 125.
- 2.15 - UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938, p. 46, Fig. 13.
- 2.16 - UNDERWOOD, David. Alfred Agache, French Sociology, and Modern Urbanism in France and Brazil. *Journal of the Society of Architectural Historians JSAH*, v. 50, JUNE 1991, pp. 130-166, p. 144.
- 2.17 - BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, Dissertação de Mestrado em Arquitetura, 2001, p. 77.
- 2.18 - TSIOMIS, Yannis (Editor). *Le Corbusier – Rio de Janeiro: 1929, 1936*. Paris; Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998, p. 95.
- 2.19 - TSIOMIS, 1998, op. cit., p. 103.
- 2.20 - BOHRER, 2001, op. cit., p. 79.
- 2.21 - CIUCCI Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI-ELIA, Mario; TAFURI, Manfredo. *La Ciudad Americana. De la Guerra Civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975, p. 109.
- 2.22 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 263.
- 2.23 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 282.
- 2.24 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 248.
- 2.25 - PORTO ALEGRE, Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela). Porto Alegre: PMPA, 1983, p. 5.
- 2.26 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 6.

3º CAPÍTULO

- 3.1 - PAIVA, Edvaldo P. *PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE*. (Palestra realizada pelo Prof. Urbanista Edvaldo Pereira Paiva, no Auditório “Tasso Corrêa” do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de Abril de 1951). Porto Alegre: s/ed. (mimeo), junho de 1951, p. s/nº Fig. nº 21.
- 3.2 - PAIVA, 1951, op. cit., p. s/nº Fig. nº 22.
- 3.3 - PORTO ALEGRE. Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela). Porto Alegre: PMPA, 1983, p. 04.
- 3.4 - SILVA, José Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943, p. 10.
- 3.5 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 25.
- 3.6 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 87.

- 3.7 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 25.
- 3.8 - DE GRANDI, Celito. *Loureiro da Silva: o charrua*. Porto Alegre: Literalis, 2002, p. 85.
- 3.9 - ALMEIDA, *Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade; Porto Alegre 1937/1961*. São Paulo: USP, 2004 (Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), p. 78 (Figura 18).
- 3.10 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 92.
- 3.11 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Figs. nº 88, 89 e 90.
- 3.12 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 262.
- 3.13 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 258.
- 3.14 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 261.
- 3.15 - GARCIA LAMAS, 2000, op. cit., p. 233.
- 3.16 - TSIOMIS, Yannis (Editor). *Le Corbusier – Rio de Janeiro: 1929, 1936*. Paris; Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998, p. 100.
- 3.17 - TSIOMIS, 1998, op. cit., p. 100.
- 3.18 - CAROLLO, Bráulio. *Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo*. Curitiba/Porto Alegre: PROPAR/UFRGS - PUCPR, 2002 (Dissertação de Mestrado em Arquitetura Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Convênio PROPAR/PUCPR), p. 130.
- 3.19 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 44.
- 3.20 - CASTEX J., DEPAULE, J.Ch., PANERAI, Ph. *Formes Urbaines: de l'îlot à la barre*. Paris: Dunod, 1977, p. 97 (Fig. 25b).
- 3.21 - CURTIS, William J.R. *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Madrid: Herman Blume, 1986, p. 162 (Fig. 12.4).
- 3.22 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 44.
- 3.23 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 63.
- 3.24 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 64.
- 3.25 - CURTIS, 1986, op. cit., p. 214.
- 3.26 - Foto Silvio Abreu, 1998.
- 3.27 - CURTIS, 1986, op. cit., p. 218.
- 3.28 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 29.
- 3.29 - LUCCAS, Luís Henrique Haas. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre sob o mito do "gênio artístico nacional"*. Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 2004 (Tese de Doutorado em Arquitetura), p. 107.
- 3.30 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 95.
- 3.31 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 58.
- 3.32 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 65.
- 3.33 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 73.
- 3.34 - Cartão Postal, foto s/data. Arquivo pessoal.
- 3.35 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 37.
- 3.36 - DE GRANDI, 2002, op. cit., p. s/nº (167).
- 3.37 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 194.
- 3.38 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 72.
- 3.39 - SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 70.
- 3.40 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 59.
- 3.41 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 82.
- 3.42 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 70.
- 3.43 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 81.
- 3.44 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 67.
- 3.45 - CZAJKOWSKI, Jorge (org.). *Jorge Machado Moreira*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1999, p. 107.

- 3.46 - CZAJKOWSKI, 1999, op. cit., p. 107.
- 3.47 - CZAJKOWSKI, 1999, op. cit., p. 107.
- 4.48 - CZAJKOWSKI, 1999, op. cit., p. 107.
- 3.49 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 30.
- 3.50 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 28.
- 3.51 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 32.
- 3.52 - SILVA, 1943, op. cit., p. s/nº Fig. nº 31.

4º CAPÍTULO

- 4.1 - PAIVA, Edvaldo P. *PROBLEMAS URBANOS DE PORTO ALEGRE*. (Palestra realizada pelo Prof. Urbanista Edvaldo Pereira Paiva, no Auditório “Tasso Corrêa” do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de Abril de 1951). Porto Alegre: s/ed. (mimeo), junho de 1951, p. s/nº.
- 4.2 - PAIVA, 1951, op. cit., p. s/nº.
- 4.3 - PAIVA, 1951, op. cit., p. s/nº.
- 4.4 - PAIVA, 1951, op. cit., p. s/nº.
- 4.5 - LE GROUPE CIAM FRANCE. *LA CHARTE D’ATÈNES*. Urbanisme des CIAM (avec un discours liminaire de Jean Giraudoux). Paris : Plon, 1941, Capa.
- 4.6 - AU, n.14, 1987, p. 68.
- 4.7 - RAEBURN, Michael; WILSON, Victoria (Ed.). *Le Corbusier Architect of the Century* (Catalogue of the Exhibition). London: Arts Council of Great Britain, 1987, p. 287.
- 4.8 - CIUCCI, Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI-ELIA, Mario; TAFURI, Manfredo. *La Ciudad Americana. De la Guerra Civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975, p. 273.
- 4.9 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 319.
- 4.10 - PAIVA, 1951, op. cit., p. s/nº (fig. 29).
- 4.11 - RAEBURN e WILSON (Ed), 1987, op. cit., p. 205.
- 4.12 - RAEBURN e WILSON (Ed), 1987, op. cit., p. 214.
- 4.13 - MOLINA Y VEDIA, Juan. *mi Buenos Aires herido*. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue (colección del Arco Iris – Ensayos de Historia Urbana), 1999, op. cit., p. 177.
- 4.14 - MOLINA Y VEDIA, 1999, op. cit., pp. 178, 179 e 180.
- 4.15 - ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *A esquina do moderno*. ARQtexto n.5, 2004, p. 87.
- 4.16 - ABREU FILHO, 2004, op. cit., p. 87.
- 4.17 - PMPA, Cadastro 1986.
- 4.18 - XAVIER, Alberto e MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. São Paulo: Pini (co-edição FAUFRGS/Pini), 1987, p. 93.
- 4.19 - Arquivo pessoal Silvio Abreu.
- 4.20 - Arquivo pessoal Silvio Abreu.
- 4.21 - Arquivo pessoal Silvio Abreu.
- 4.22 - Arquivo pessoal Silvio Abreu.

5º CAPÍTULO

- 5.1 - PORTO ALEGRE. Plano Diretor 1954 - 1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964, p. 27.
- 5.2 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000, p. 341.
- 5.3 – PAIVA, Edvaldo P. “Urbanização da Praia de Belas”. Boletim do DPM (37-42), julho-dezembro 1951, p. 13 (Fig. nº 9).
- 5.4 - BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Porto Alegre: PROPARG/FRGS, Dissertação de Mestrado em Arquitetura, 2001, p. 94.

- 5.5 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.6 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p s/nº.
- 5.7 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.8 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.9 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.10 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p s/nº.
- 5.11 - RIZZO, Mylene. *Ivo Rizzo: 50 anos construindo história*. Porto Alegre: Ivo Rizzo, 2002, p. 94.
- 5.12 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.13 - BOHRER, 2001, op. cit., p. 100.
- 5.14 - BOHRER, 2001, op. cit., p. 102.
- 5.15 - XAVIER, Alberto e MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. São Paulo: Pini (co-edição FAUFRGS/Pini), 1987, p. 30.
- 5.16 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº (62).
- 5.17 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 07.
- 5.18 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.19 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.20 - PORTO ALEGRE. *Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela)*. Porto Alegre: PMPA, 1983, p. 07.
- 5.21 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.22 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº.
- 5.23 - Colagem do autor a partir de figuras de PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., pp. div.
- 5.24 - PORTO ALEGRE. *Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela)*. Porto Alegre: PMPA, 1983, p. 07.
- 5.25 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana, PROPARG/UFRGS.
- 5.26 - PORTO ALEGRE, 1964, op. cit., p. s/nº (3).
- 5.27 - GARVIN, Alexander. *The American city: what works, what doesn't*. New York: McGraw-Hill, 1995, p. 355.
- 5.28 - CURTIS, William J.R. *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Madrid: Herman Blume, 1986, p. 267.
- 5.29 - Foto Aérea, *Google Earth*, 2006.
- 5.30 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.31 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.32 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 9.
- 5.33 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.34 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.35 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.36 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.37 - Foto Francisco Abreu, 2006.
- 5.38 - Foto Francisco Abreu, 2006.

6º CAPÍTULO

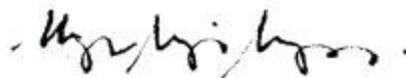
- 6.1 - PORTO ALEGRE. 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (Memorial justificativo e LC 43/1979). Porto Alegre: PMPA, 1980, prancha anexa.
- 6.2 - PORTO ALEGRE. *Planejar para viver melhor (Álbum de Divulgação do 1º PDDU, editado como Prestação de Contas da administração Guilherme Villela)*. Porto Alegre: PMPA, 1983, p.10.
- 6.3 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p.16.

- 6.4 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p.11.
- 6.5 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana. PROPAR/UFRGS.
- 6.6 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana. PROPAR/UFRGS.
- 6.7 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 20.
- 6.8 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana. PROPAR/UFRGS.
- 6.9 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana. PROPAR/UFRGS.
- 6.10 - GARCIA LAMAS, José M. Ressano. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia 2000, p. 380.
- 6.11 - Acervo disciplina Tipologias Habitacionais e Morfologia Urbana. PROPAR/UFRGS.
- 6.12 - BENEVOLO, Leonardo. *La Proyección de la Ciudad Moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978, p. 275.
- 6.13 - BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1983, p. 690.
- 6.14 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 21.
- 6.15 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 21.
- 6.16 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 21.
- 6.17 - Arquivo ZH.
- 6.18 - RIZZO, Mylene. *Ivo Rizzo: 50 anos construindo história*. Porto Alegre: Ivo Rizzo, 2002, p. 77.
- 6.19 - PORTO ALEGRE, 1983, op. cit., p. 6.
- 6.20 - Foto Arquivo pessoal Silvio Abreu.
- 6.21 - Revista *Veja*, 20/05/1998, p. 64.
- 6.22 - Arquivo ZH.
- 6.23 - Revista *Veja*, 20/05/1998, p. 64.
- 6.24 - Aerofotogramétrico PMPA, 1986.
- 6.25 - Foto Aérea, *Google Earth*, c. 2005.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- 7.1 - PORTO ALEGRE, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental PDDUa (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000, p. 15.
- 7.2 - PORTO ALEGRE, PDDUa 2000, op. cit. , p. 18.
- 7.3 - PORTO ALEGRE, PDDUa 2000, op. cit. , p. 35.
- 7.4 - Arquivo ZH.
- 7.5 - Foto Aérea, *Google Earth*, c. 2006.
- 7.6 – Zero Hora, 24/03/2006, Almanaque Gaúcho, Túnel do Tempo.

ANEXO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

ADMINISTRAÇÃO JOSÉ LOUREIRO DA SILVA

JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO
DOS PROJETOS DE LEI ESTUDADOS
E APROVADOS PELO CONSELHO DO
PLANO DIRETOR E PELA COMISSÃO
CONSULTIVA DO CÓDIGO DE OBRAS,
DANDO NOVA REDAÇÃO AS LEIS DO
PLANO DIRETOR E CÓDIGO DE O
BRAS, INSTITUIDAS EM 30 DE DE
ZEMBRO DE 1959

- OUTUBRO 1961 -

ANEXO

PLANO DIRETOR DE PORTO ALEGRE
Revisão e complementação da lei 2046/59
PMPA 1961

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
ADMINISTRAÇÃO JOSÉ LOUREIRO DA SILVA

JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO DOS PROJETOS DE LEI ESTUDADOS E
APROVADOS PELO CONSELHO DO PLANO DIRETOR E PELA COMISSÃO
CONSULTIVA DO CÓDIGO DE OBRAS, DANDO NOVA REDAÇÃO ÀS LEIS DO
PLANO DIRETOR E CÓDIGO DE OBRAS, INSTITUÍDAS EM 30 DE DEZEMBRO
DE 1959.
OUTUBRO 1961

CÂMARA DE VEREADORES DE PORTO ALEGRE
LEGISLATURA DE 1961

PRESIDENTE	ALPHEU M. R. BARCELLOS
1º VICE PRESIDENTE	MARINO R. SANTOS
2º VICE PRESIDENTE	LAURO P. RODRIGUES
1º SECRETÁRIO	JOSÉ ALOISIO Fº
2º SECRETÁRIO	ANTONIO GIUDICE

VEREADORES	ÁBIO HERVÉ
	AFONSO J. R. RIBEIRO
	ALBERTO ANDRÉ
	ALBERTO SCHOROETER
	CÉLIO M. FERNANDES
	GERALDO M. STÉDILE
	GERMANO PETERSEN Fº
	JOÃO L. MARQUES
	JOSÉ C. MESQUITA
	JOSÉ S. SANSEVERINO
	LARRY P. FARIA
	LEÔNIDAS XAUSA
	MANOEL O. ROSA
	MILTON KRAUSE
	OCTÁVIO B. GERMANO
	SAY R. MARQUES

SUPLENTE QUE EXER CITARAM O MANDATO	JAIRO FERNANDES CRUZ
	LUIZ HASSIB MALUF
	MILTON POZOLO DE OLIVEIRA

CONSELHO DO PLANO DIRETOR

PRESIDENTE:

Engº Walter Haetinger – Secretário Municipal de Obras e Viação

SECRETÁRIO EXECUTIVO:

Arqº Rodolpho Siegfried Matte – Diretor da Divisão de Urbanismo

REPRESENTANTES DO SENHOR PREFEITO:

Arqº Carlos M. Fayet – Chefe da Secção de Planejamento da D. U.

Engº Edolo Piatelli – Assessor Engenheiro do Gabinete do Prefeito

Bel. Nilo M. Ruschel – Assessor Jurídico do Gabinete do Prefeito

REPRESENTANTES DO MUNICÍPIO:

Bel. Manoel Braga Gastal – Secretário Municipal da Fazenda

Engº Eduardo M. Gonçalves Netto – Secretário de Águas e Saneamento

Bel. Luiz Melo Guimarães – Diretor da Consultoria Jurídica

REPRESENTANTES DE ÓRGÃOS ESTADUAIS:

Arqº Manoel J. C. Meira – Secretaria Estado dos Negócios da Saúde

Arqº Aldrovando R. Guerra – Departamento Estadual de Estatística

REPRESENTANTES DE ENTIDADES DE CLASSE:

Engº Agrº Ernesto F. Xavier – Sociedade de Agronomia do R.G.S.

Engº Werner Schütt – Sociedade de Engenharia do R.G.S.

Arqº Demétrio Ribeiro – Instituto de Arqºs. do Brasil – Depº R.G.S.

COLABORADOR:

Arqº Moacyr Moojen Marques – Secção de Planejamento D. Urbanismo

COMISSÃO CONSULTIVA DO CÓDIGO DE OBRAS

PRESIDENTE:

Engº Felício Lemieszek – Diretor da Divisão de Edificações

SECRETÁRIO EXECUTIVO:

Arqº Fábio da Rosa S. Ribeiro – Chefe da 1ª Secção de Edificações

Arqº Alceu de Lima Dutra – Assistente Técnico da S.M.O.V.

REPRESENTANTE DE ÓRGÃO ESTADUAL:

Arqº Ricardo Gomes Perrone – Secretaria Estado d/Negócios d/Saúde

JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO

PÔRTO ALEGRE, com uma população de mais de meio milhão de habitantes, fundada em 5 de novembro de 1740 por Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos, recebia em 1742, os primeiros 60 casais de açorianos que foram os seus primeiros povoadores. Situada as margens do estuário do Guaíba, foi primeiramente pôrto de Viamão, antiga capital do Estado; porém, logo sobrepujou o burgo a que servia, em importância política e econômica, e, em 1773, já era a sede da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul.

É hoje o centro de intensa vida comercial e industrial, cérebro e coração da atividade política, cultural e artística riograndense¹. (1)

Um índice significativo é o seu pôrto fluvial, o 4º em importância econômica do País. Seu território, pelas condições topográficas, de solo, de desenvolvimento dos transportes e outras, ficou subdividido espontaneamente em regiões onde predomina o uso agrícola, industrial, comercial e residencial.

Fundada no vértice de uma península de topografia acidentada e que avança sobre o rio e lhe proporciona perfil característico, Pôrto Alegre cresce com a ânsia de uma metrópole adolescente e, por isso mesmo, deve ser obediente a um planejamento urbanístico mais rigoroso que a preserve, no futuro, do agravamento dos problemas que hoje já começa a experimentar.

A rigor, a maior preocupação dos administradores da comuna, no passado, foi com o problema viário, saneamento, abastecimento d'água e de outros serviços públicos. Vários trabalhos de significação, foram realizados sob o ponto de vista urbanístico, visando, em especial, a questão viária, saneamento e dos verdes públicos. Ocorre, porém, que já datam de mais de 20 anos a realização de trabalhos que denotam previsão admirável, como a abertura das avenidas 3 de Novembro, Borges de Medeiros, Senador Salgado Fº, Farrapos, e mais recentemente, as obras de pavimentação da Praia de Belas, Cascata e o

¹ Pôrto Alegre já possui 2 Universidades, 6 institutos de pesquisa científica, 17 casas de ensino superior, 38 bibliotecas com um montante de 224.000 volumes, 49 associações artísticas, literárias e científicas, 55 cinemas e teatros, 15 emissoras de rádio, 6 jornais diários, 1 televisão, 14 editoras, 73 livrarias, 119 associações desportivas, 27 associações de caridade, 32 asilos e recolhimentos, 38 mutuários de beneficência, 58 hospitais e entidades para-hospitalares, 66 empresas de hospedagem, 96 empresas de transporte rodoviário, 4055 estabelecimentos de prestação de serviços públicos, 1655 estabelecimentos industriais e 6500 estabelecimentos comerciais de varejo e atacado.

alargamento da Assis Brasil. Naquela época é que foi igualmente ajardinada a grande área verde que é hoje o Parque Farroupilha². (1)

Mas com o crescimento da cidade, de quando tinha 272.232 habitantes em 1940, para a população atual acrescida de mais 394.173 habitantes, bem se pode avaliar a multiplicação dos problemas daí decorrentes, que veio demonstrar a evidente necessidade de consolidar os estudos e projetos já existentes, reunindo os trabalhos em um planejamento global que atendesse as quatro funções-chaves do urbanismo: habitar, trabalhar, recrear, circular.

Havia a necessidade de dispôr de novas reservas para verdes públicos, pois a cidade de hoje só conta com 0,8% de áreas destinadas a praças, do total urbanizado; de previsão e reserva de novas áreas para colégios e para mercados públicos; de previsão de áreas para realização de novas obras especiais de interesse viário: rótulas, túneis, viadutos, etc.; de previsão de abertura ou alargamento de vias públicas destinadas ao desfôgo do tráfego cada vês mais intenso, face ao crescimento de 13.620 veículos automotores em 1950, para 29.521 de passageiros e 4.662 de carga em 1960, sem falar na densidade do transporte coletivo que transporta, por ano, 195 milhões de passageiros; e, o que é muito importante, da fixação de um zoneamento de uso e da densidade populacional, estabelecendo limites de aproveitamento para os lotes, nas diversas zonas e para os diversos usos.

Surgiram dessa necessidade, as chamadas Leis do Plano Diretor e do Código de Obras, que, estudadas pelos técnicos da Municipalidade de Pôrto Alegre, foram submetidas ao prévio exame e debate do Conselho do Plano Diretor da Cidade, antes do encaminhamento à Egrégia Câmara de Vereadores onde, após minuciosos estudos, foi o assunto aprovado de forma absolutamente favorável.

Foi assim que, em 30 de dezembro de 1959 foram assinadas as Leis do Plano Diretor e do Código de Obras, de Pôrto Alegre, decretadas pela Colenda Câmara de Vereadores e sancionadas pelo Prefeito e seus Secretários.

A primeira tomou o número 2046 e entrou em vigor na data de sua publicação, ou seja, no dia 29 de janeiro de 1960, - abrangendo apenas parte do território do Município.

A segunda tomou o número 2047 e entrou em vigor 60 dias após a data de sua publicação, ou seja, no dia 6 de abril de 1960, - vigorando para tôdas as construções no território do Município.

Complementarmente esta novel legislação foram baixados pelo Senhor Prefeito os seguintes Decretos:

- 1947, de 5/2/60, estabelecendo normas para a aplicação do Plano Diretor;
- 1966, de 19/3/60, complementando o anterior;
- 1990, de 20/4/60, regulando a questão dos processos de construção incompletos à data da Lei do Plano Diretor;
- 2110, de 17/10/60, caracterizando o que deve ser considerado casa popular; e,

² O trabalho mais completo que conhecemos sôbre "Um Plano de Urbanização" para Pôrto Alegre, data de 1943 e é de autoria do Dr. José Loureiro da Silva.

- 2155, de 7/12/60, fixando critérios para as revalidações de processos de construção, cujo início de obra está condicionado a retomada do imóvel, por via judicial.

Passou-se então para a fase de implantação destes novos dispositivos legais, sob certos aspectos, com conceituação completamente diversa daquela até então adotada.

No tocante a questão das edificações a densidade populacional dos quarteirões era limitada apenas pela taxa de ocupação; alturas máximas em relação a via pública; e os afastamentos mínimos de 1,50 m. previstos no Código Civil, para as divisas de fundos e laterais, quando dotadas de aberturas. Nêste particular a nova legislação evoluiu bastante, fazendo-nos aproximar dos princípios que já há anos se adotam em outros países e em algumas cidades do Brasil, segundo os quaes, as edificações ficam condicionadas a um zoneamento de uso; do contrôle da densidade populacional; de taxa de ocupação; e, de alturas.

Era evidente e ninguém tinha ilusões a respeito de que, os novos diplomas legais, devendo ser aplicados a uma cidade existente e com 650.000 habitantes, encontrariam aspectos de difícil implantação, tendo em vista a realidade existente.

Foi então tomada a iniciativa de convocar o Conselho do Plano Diretor, que tem na Presidência de Honra o Senhor Prefeito Dr. José Loureiro da Silva, para a apreciação e o debate dos aspectos novos que a legislação recém implantada, fosse sucitando. Independente dos problemas relacionados com as limitações impostas às edificações impunha-se o reexame de uma série de questões ligadas as reservas de áreas para escolas, mercados, verdes públicos, obras viária, etc., que, tendo sido previstas e estudadas sôbre plantas cadastrais de 1940 e 1957, precisavam ser corrigidas devido as novas construções executadas até a data de vigência da nova lei. Nêsse sentido o Conselho do Plano Diretor, com apoio nas disposições do Artº 57 da Lei 2046/59, já reexaminou até a presente data, mais de 60 casos de alteração de traçado, desde que passou a funcionar, semanalmente, a partir de 20 de abril de 1960.

Também as questões relativas ao Código de Obras mereceram exame de uma plêiade de profissionais que constituíram a Comissão Consultiva do Código de Obras.

Aos técnicos das entidades de classe, com representação nêstes órgãos colegiados e, aos técnicos do município, devemos o trabalho de revisão que até o momento foi executado com referência ao Plano Diretor e Código de Obras. Não fôra a dedicação, o espírito público e o entusiasmo de quem serve as boas causas e não contaríamos com a excelência do trabalho que hoje podemos oferecer.

Mas, muito importante, importantíssimo mesmo, foi a posição da Colenda Câmara de Vereadores com relação a nova legislação. Ela decidiu não aceitar qualquer proposta de alteração das Leis, sem antes testa-las convenientemente. E, foi mais além, confiou ao Executivo o direito de pôr em prática tôdas aquelas alterações que se fizessem necessárias à remoção das arestas, dêside que, estudadas e aprovadas pela maioria absoluta dos membros que compõem o Conselho do Plano Diretor.

Extraordinariamente sábia foi essa decisão, pois muitas dificuldades ficaram afastadas com êste critério. Os Projetos-de-Leis que temos a honra de apresentar são uma revisão onde se incluem todos os estudos até agora submetidos à consideração do Conselho do Plano Diretor e que já estão em pratica, face a êste acôrdo entre cavalheiros que Legislativo e Executivo realizaram em memorável reunião nos primeiros dias do mês de julho de 1960, na sala da Presidência da Câmara de Vereadores de Pôrto Alegre, com os Senhores Líderes de Partido e o Secretário Municipal de Obras e Viação.

- No momento em que as Leis do Plano Diretor e Código de Obras são refundidas e devem merecer novo beneplácito do Legislativo, parece-nos oportuno tecer algumas considerações.

A êstes diplomas legais se atribue uma eventual crise na construção civil, tendo em vista as limitações que um e outro estabeleceram. Os que atribuem a crise ao Plano Diretor e Código de Obras, reconhecem que as leis são boas e benéficas à cidade, - mas que reduziram o lucro que advinha do terreno, quando se tratam de empreendimentos imobiliários.

De início procuramos acompanhar estatisticamente a receptividade dêstes novos diplomas legais. A não ser nêste exercício, quando de fato, houve decréscimo apenas nas construções de edifícios de uso coletivo, nada mais nos indica um retraimento da construção civil diverso daquêle que já se vinha observando e sem maiores reflexos.

Evidentemente que, enquanto não ficarem definitivamente consagrados os princípios do atual Plano Diretor, como já agora o são em outros Países e Estados do Brasil, haverá sempre um compasso de espera.

Na realidade o Plano Diretor não elevou o custo da construção, e sim condicionou a níveis razoáveis o valor dos terrenos, nas diversas zonas da cidade.

É preciso que se esclareça de que os índices de aproveitamento dos terrenos, foram fixados na nova lei, em função dos prêços então vigorantes para os terrenos nas diversas zonas abrangidas pelo Plano Diretor. No centro da cidade o índice de construção vai a 12 vêzes ao da área do lote e nas zonas mais afastadas, a três vezes. Isto significa que na pior das hipóteses aos custos de então, o metro quadrado de construção era onerado de cêrca de 10%, devido o custo do terreno.

Não se pode concluir que seja a nova legislação a única responsável por uma eventual crise na construção civil, - mas sim, a mais imediata justificativa. Não se pode negar que um dos fatores importantes nesta crise é a questão do custo da construção. Custo êste que se pretende fazer baixar ou diluir, construindo-se além do razoável sem que se atinja a resultados práticos satisfatórios, uma vêz que a repercussão do custo do terreno no empreendimento, na situação atual, é uma das parcelas menores da composição do custo, do m². de construção. A favor da hipótese de que o custo da construção é, provàvelmente, sob o ponto de vista do aproveitamento imobiliário, uma das causas principais do retraimento da construção civil, diremos que temos comprovadas as seguintes situações:

- O retraimento iniciou-se antes do novo Plano Diretor e vem se verificando tanto na área atingida pelo Plano Diretor, como naquela onde ainda não o foi implementado;

- A solicitação, neste exercício, da redução de área à construir de inúmeros edifícios com projetos aprovados pela legislação anterior;
- A oferta pela imprensa, ainda nestes últimos dias, de venda de terrenos com projetos de construção aprovados pela legislação anterior;
- A paralização de inúmeros edifícios; e,
- A continuação do ritmo de construções para moradia própria, o que evidencia que os empreendimentos imobiliários com fins lucrativos, é que estão em retraimento.

Diríamos que se a época da implantação das novas leis tivesse coincidido com os períodos florescentes da construção civil, no após guerra, - não teríamos maiores reflexos a registrar e Pôrto Alegre já estaria a caminho de um novo padrão urbanístico.

Em contraposição se, de um lado certos incorporadores imobiliários poderiam reclamar contra a redução de determinados aproveitamentos antes permitidos, - de outro lado, os proprietários que já estão instalados, que já possuem suas residências ou escritórios, aplaudem as novas disposições, porque elas lhes asseguram condições de conforto e salubridade que a legislação anterior não proporcionava. Outro tanto se pode dizer dos que vão adquirir imóveis. Eles procuram os prédios que oferecem condições proporcionadas pelo novo Plano Diretor e Código de Obras. Há mesmo organizações que anunciam seus empreendimentos dizendo que o edifício atende as modernas exigências municipais.

É oportuno dizer ainda que os fenômenos que ocorrem na construção civil quando examinados à luz de dados estatísticos como os que dispomos desde 1940, mostram que não se deve fazer nenhum julgamento compulsando dados de apenas 2 ou 3 anos. Desde 1940, já houve diversos períodos de decréscimo na construção. Todos foram superados e assim também ocorrerá com o presente.

Não se pode é pensar em voltar atrás, abandonando princípios urbanísticos que milhares de proprietários, de incorporadores e de entidades religiosas, escolares, hospitalares e outras, já adotaram porque têm fé nos destinos de nossa cidade e a desejam ordenada, disciplinada e não um futuro caos, que na definição dada por Gropius e atribuída a Webster significa: um estado de coisas em que o acaso impera.

Implantar um Plano Diretor não é tarefa fácil, devido aos interesses em jogo e aos ônus das obras projetadas. É porém uma imposição ao qual não podem fugir os homens responsáveis pela administração pública e, em especial da municipal.

Pequenas ou grandes cidades, tôdas têm quasi os mesmos problemas. Difere é a escala. Importa, por isso, que o administrador tenha a mentalidade aberta as necessidades da disciplinaçãõ urbanística.

Recolhemos dois depoimentos preciosos de administrações de duas cidades, em países diferentes e de populações bastante distanciadas: Tapejára, no Rio Grande do Sul com 6550 habitantes e New York, nos E.U.A., com 7.800.000 habitantes.

- Sobre o Plano Diretor de Tapejára diz o seu Prefeito: “É muito natural que tôdas as vêzes que a administração pública inicie uma obra de importância, como o caso presente, surjam os mais variados comentários e as mais contraditórias opiniões. Tenho tido oportunidade de ouvir dizer que o “Prefeito bem poderia relaxar a execução do Plano Diretor”. Óra, se o Prefeito pudesse assumir tal responsabilidade, não haveria razões para um levantamento técnico feito por engenheiros urbanistas especializados no assunto. Poderia ser então simplesmente um plano do Prefeito. Mas se a moderna engenharia colocou ao nosso alcance o concurso indispensável da planificação urbanística, como norma e diretriz técnica para o desenvolvimento da cidade, é lógico que doravante tudo que se fizer em tal sentido deverá obedecer ao determinado por um Plano Diretor. Cumpre esclarecer, ademais, que o nosso Plano Diretor foi transformado em Lei pela unanimidade de votos da nossa Câmara de Vereadores. Logo, a obrigatoriedade de sua execução é imposta pela Lei. E ao Poder Executivo cabe unicamente dar cumprimento a Lei. E a Lei manda que tôdas as obras a serem realizadas na cidade obedeçam rigorosamente ao previsto no Plano Diretor”.

- Quanto a New York, em dezembro de 1960 foi ratificado pela Junta Governativa da Cidade, o moderno e completo rezoneamento, que agora substituirá a muitas vezes emendada e retocada Lei Pioneira, datada de 1916.

É um editorial do “New York Times” quem diz: “O Plano parte do princípio de que três são os contrôles fundamentais de zoneamento que podem conduzir a um desenvolvimento dentro de padrões aceitáveis. Êstes contrôles dizem respeito ao uso, ao porte e densidade populacional e ao estacionamento.

Os preceitos de uso deverão garantir a correta localização das diversas atividades e os tipos de habitação. A regulamentação do porte e densidade de população resguardará contra o superpovoamento, contra a aglomeração exagerada dos prédios e evitará o bloqueio do ar e da luz.

Os controles de estacionamento partem da noção de que os automóveis vieram para ficar, e que espaço adequado lhes deverá ser reservado.

Com a aplicação da nova Lei espera-se conseguir ampliar os espaços livres e reduzir a concentração nas zonas residenciais, encorajar a melhoria dos projetos arquitetônicos, que permitirão abundante arejamento e iluminação, bem como economia na construção.

Será outrossim encorajada a reserva de espaços internos para estacionamentos de autos, bem como para carga e descarga de caminhões fóra das ruas.

O instrumento óra aprovado planeja a cidade de maneira a limitar a população final máxima em 12.273.000 habitantes e tendo em vista a estimativa de que 8.340.000 pessoas aqui residirão por volta de 1975. Se fosse obedecido o antigo zoneamento, as construções seriam liberadas até atingirem a capacidade total de abrigar 55.645.000 pessoas.

O novo Plano Diretor, que se viu sob o fôgo cerrado do comércio imobiliário e de outros grupos, é considerado como sendo uma realização individual de James Felt, presidente da Comissão de Planejamento, que por êle moveu uma luta sem tréguas durante êstes dois anos que transcorreram dêside o lançamento da primeira semente de um novo Plano.

A propalada oposição ao Rezoneamento, por parte de alguns dos Membros da Junta Governativa, deixou de manifestar-se ontem, ao ser feita a votação nominal.

“Poucos atos desta Junta houve que contivessem a importância do voto que hoje emitimos” disse o prefeito Wagner. “Não é sem razão que me sinto profundamente orgulhoso do papel que tenho a oportunidade de representar na promulgação desta legislação memorável, que deverá refletir no bem-estar não só da atual geração como também no das que estão por vir. Meu voto é Sim, em consideração a todos os cidadãos de Nova York, que desejam seja esta a cidade melhor possível para se viver”.

Passos serão tomados sob a nova legislação no sentido de serem gradualmente alijados da cidade de New York, alguns dos mais condenáveis dos assim chamados usos não-conformes, tais como carvoeiras, “demolidoras” de automóveis, depósitos de ferro velho e cartazes de anúncios.

Os exemplos citados, por si só justificam a defesa que desejávamos fazer da necessidade das cidades se desenvolverem sob um planejamento urbanístico adequado. Para reforçar este ponto de vista poderíamos citar inúmeros casos como os de Tóquio, Cairo, e na Itália onde já em 1957, existiam 316 comunas com planos urbanísticos elaborados de acordo com a lei geral, de 1942.

Vamos porém reforçar ainda mais estes pontos de vista, citando trabalhos das mais diversas origens sobre a evolução das cidades e que encerram, todos, uma mesma aspiração: viver melhor.

- Começamos pela “Carta de Atenas” que é um documento originário da 4ª reunião do “Congrés International d’Architecture Moderne”, realizado na capital da Grécia em 1933. Os congressos Internacionais foram fundados em 1928 em La Sarra, Suíça e agrupam vinte e um países, numa reunião entusiástica e laboriosa.

Extraímos desse trabalho alguns tópicos que nos parecem oportunos anexar ao presente. Iniciamos pela descrição do homem individualmente e em sociedade. Nesta Carta é um primor de precisão e de conceitos o que cada frase encerra ao examinar as questões do indivíduo, do meio econômico, da habitação, etc...

- A seguir anexamos pequenos, mas oportunos e brilhantes comentários de Lewis Mumford, escritor de renome internacional e cuja obra a “Cultura das Cidades” é realmente um inesgotável repositório de ensinamentos com relação a evolução das cidades.

- Juntamos após, trechos do discurso que o Arqº Walter Gropius pronunciou quando recebeu o título de “Doctor of Human Letters” da Universidade de Colúmbia. Nascido em 1883, de origem alemã, trabalhou também na Inglaterra e depois nos Estados Unidos. São preciosos os seus conceitos e merecem ser meditados quando se tem a responsabilidade de decidir sobre o planejamento de uma cidade.

- E, para finalizar fizemos transcrever as definições brilhantes que o Dr. Hely Lopes Meirelles, Juiz de Direito em São Paulo e Professor da Faculdade de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo é capaz de dar.

- Os conceitos externados nos quatro trabalhos cujos trechos juntamos ao presente, podem ser lidos em seqüência natural. São de países e de autores diferentes, mas tôdos êles têm um conteúdo em comum: a pregação de uma necessidade de melhor organizar as cidades, nas quais, como diz Hely Lopes Meirelles:

- O urbanismo de hoje, como expressão do desejo coletivo na organização dos espaços habitáveis, atua em todos os sentidos e em todos os ambientes...
- Mas como o egoísmo é da natureza humana, necessário se torna que um poder superior aos indivíduos - o Poder Público – intervenha imparcialmente na repartição dos encargos...
- Eis aí o fundamento e a razão de ser das limitações de ordem urbanísticas, que se estendem A TODOS E A TUDO QUE POSSA PROPORCIONAR O MAIOR BEM PARA O MAIOR NÚMERO.

Esta é a nossa contribuição ao esclarecimento e defesa dos pontos de vista sôbre questões urbanísticas que julgamos acertado devam ser mantidos e seguidos em Pôrto Alegre e que foram consubstanciados nas já agora revisadas Leis do Plano Diretor e Código de Obras, objeto dos Projetos de Lei anexos, resultantes da experiência de 18 meses de implantação, que permitiu, ajuizando do mérito, corrigir as omissões e as imperfeições.

PORTO ALEGRE, OUTUBRO DE 1961

Engº Walter Haetinger
Secretário Municipal de Obras e Viação