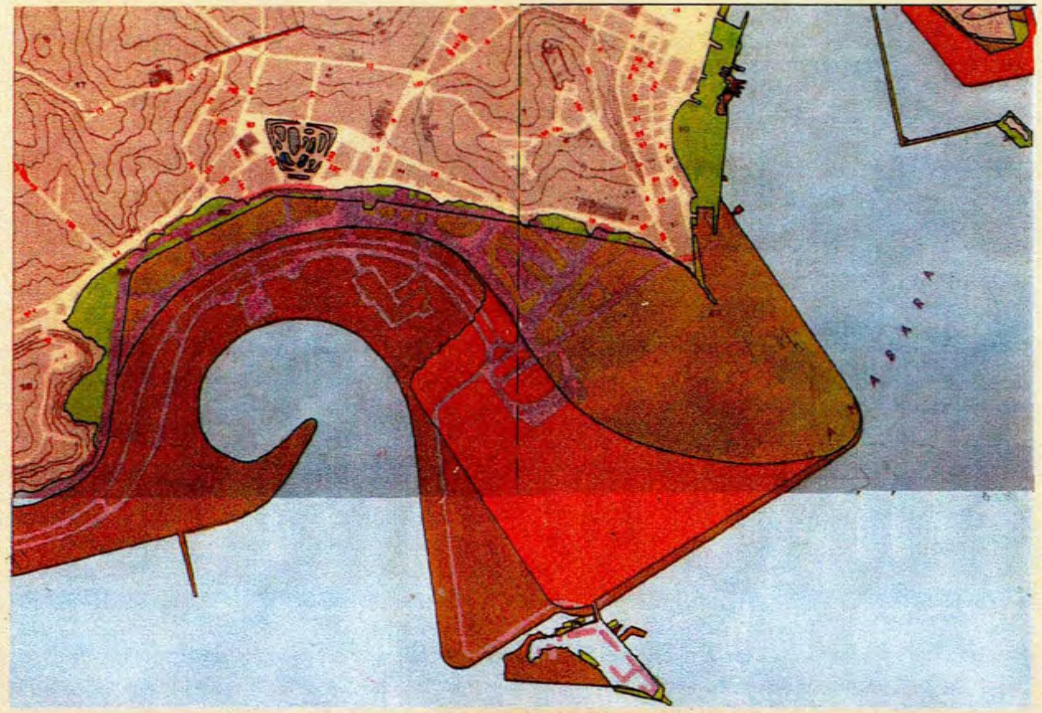
O ATERRO PRAIA DE BELAS E O ATERRO DO FLAMENGO



MARIA DALILA BOHRER

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTAÇÃO: PROF. DR. EDSON DA CUNHA MAHFUZ

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA

O ATERRO PRAIA DE BELAS E O ATERRO DO FLAMENGO

MARIA DALILA BOHRER

Dissertação submetida ao **Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura** da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Arquitetura**.
Orientação: Prof. Dr. Edson da Cunha Mahfuz

Porto Alegre
Junho de 2001

Agradecimentos

À memória do meu pai que me ensinou a não ter medo de enfrentar desafios.
À memória de minha mãe que me ensinou a amar as paisagens marítimas.

A minha família, especialmente minha irmã Ana pelo carinho e entusiasmo na busca de informações e à Márcia, companheira na descoberta de novos dados.
A seu Henrique e dona Nena pelos bons momentos proporcionados.
Às amigas de sempre, Elena, Gilda e Tereza, que me acompanharam e participaram nesta caminhada.
Ao amigo Luiz que me ajudou.

Ao decisivo apoio das colegas da METROPLAN, Nanci e Jussara. À Vilma pelo carinho e eficiência e à Leda pelas informações atenciosas.
Aos professores Gilberto Cabral, Sílvio Belmonte de Abreu, Célia Ferraz de Souza e Nara Helena Machado pela colaboração prestada.
Ao amigo Demétrio Ribeiro pelas importantes questões levantadas.
À Rafaela e à Alessandra pelo profissionalismo do trabalho efetuado.

Ao Augusto, pelo companheirismo e alegria nesta longa empreitada.

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

Resumo

O trabalho analisa, de forma comparativa, o processo histórico que conduziu à construção do Aterro do Flamengo, na cidade do Rio de Janeiro e do Aterro Praia de Belas, na cidade de Porto Alegre, ambos na metade do século XX. Elege como ponto focal da análise o aspecto da concepção e do desenho dos espaços projetados na orla das duas áreas aterradas.

A análise avalia, num primeiro momento, as destinações de uso atribuídas a cada um dos aterros, entre 1900 e 1970, através dos paradigmas urbanísticos do final do século XIX e início do século XX. Depois, enfatiza o caráter das propostas urbanísticas na interface com o mar – caso do Aterro do Flamengo – e com o Lago Guaíba – caso do Aterro Praia de Belas.

Assim, num segundo momento, o trabalho volta-se para as relações funcionais da estrutura urbana com o contexto da água das duas áreas aterradas, conhecendo o grau de legibilidade e imageabilidade atual da ocupação de ambas as orlas.

Ao constatar que o Aterro do Flamengo construiu um novo espaço urbano – um parque urbano à beira-mar com praia – e que o Aterro Praia de Belas não conseguiu transformar-se em um espaço público unitário de convívio com o Guaíba, o estudo busca detectar, na sua faixa de orla, os segmentos de maior centralidade capazes de instaurar relações urbanísticas entre o lago, a área aterrada e a cidade.

Abstract

This study attempts to analyse in a comparative way the historic processes that led to the construction of the Flamengo Landfill in Rio de Janeiro and the Praia de Belas in Porto Alegre, both dating from the mid-20th century. The selected analysis focal point is space conception and design at shoreline.

The study assesses in a fisrt moment proposals for each landfill 1900 and 1970, on the basis of urban paradigms of late 19th century and the beginning of the 20th century. It also looks at the nature of the relationship between landfill and water in both plans.

In a second moment, the study turns to urban structure functional relations with water in both landfill areas, trying to identify their occupation legibility and imageability degrees.

Taking into account evidences that the Flamengo Landfill was able to build a new urban space, and urban park along the shoreline, and that Praia de Belas was not able to transform itself into an unitarian public space of conviviality with the lake, the study attempts to detect in the Guaíba shoreline the elements of higher centrality apt to generate urban relationships between the lake, the landfill and the city.

Sumário

1. INTRODUÇÃO

1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Os centros históricos das cidades litorâneas, apesar da condição peculiar do contato com a água, acabaram, ao longo do seu desenvolvimento, afastando-se da paisagem de borda e, consequentemente deixando de usufruir das suas qualidades paisagísticas e ambientais.

As metrópoles litorâneas brasileiras estruturam-se em torno das áreas eleitas para a localização de seus portos, a partir dos quais desenvolveram-se. A troca dos fluxos terrestres e marítimos ou fluviais concretiza-se na orla, conduzindo à prática de aterramentos como forma de expansão das superfícies ocupáveis.

Estes procedimentos, na maioria dos casos, sepultam os antigos espaços de relação com a orla, mas contêm a condição de recriá-los em novos contextos urbanos.

Este trabalho faz um paralelo entre duas situações exemplares de áreas aterradas em meados do século XX: o aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro, na década de 60, e o aterro Praia de Belas, em Porto Alegre, idealizado na década de 30 mas efetivado entre as décadas de 50 e 70.

O aterro do Flamengo é exemplar por ter sido um aterro com programa definido de parque à beira-mar, implementado e intensamente vivenciado até os dias atuais.

O aterro Praia de Belas é exemplar pelas contradições e indefinições que acompanharam o seu processo de concepção e de implantação. A sua realidade atual, oposta à do Flamengo, leva ao questionamento da real necessidade de um aterro de mais de 200 ha na enseada original da Praia de Belas pela sua condição de espaço urbano inacabado.

O Rio de Janeiro e Porto Alegre, apesar de fundadas em épocas diferentes – o núcleo de origem do Rio data de meados do século XVI, enquanto o de Porto Alegre data do final do século XVIII – apresentam semelhanças nas relações urbanas que estabeleceram com suas orlas, no período colonial.

A localização primeira do núcleo do Rio de Janeiro foi ao pé do morro do Pão de Açúcar, sendo em seguida transferido para o Morro do Descanso (Morro do Castelo), à margem da Baía de Guanabara.

A fixação no Morro do Castelo correspondeu à estratégia de urbanização portuguesa de escolha de lugares altos que permitissem um controle visual do território.

Atraída pela orla oceânica, a ocupação original da área central da cidade ocorre num quadrilátero que avançava para o mar, definido pelos morros do Senado, Castelo, Santo Antônio e Conceição. Os morros de seu sítio determinaram, desde os primórdios, a forma da urbanização(figura1).

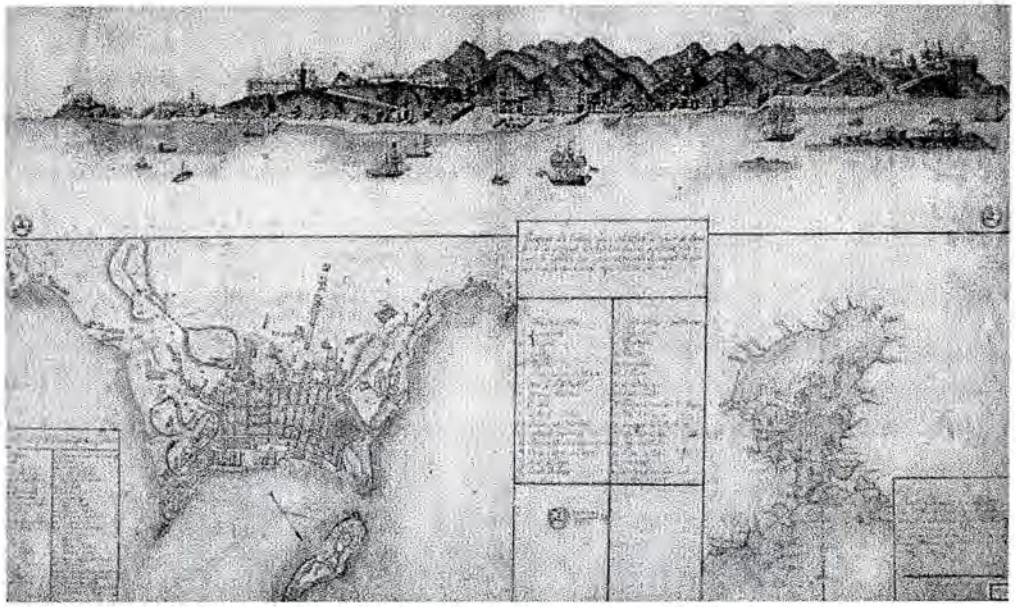


Figura 1 - Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1775
Fonte: Paço Imperial, 1999

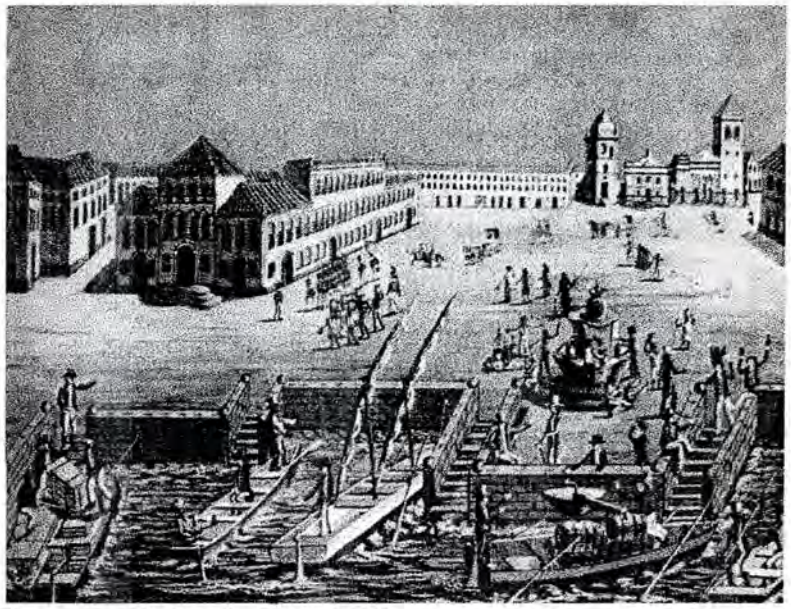


Figura 2 - O Largo do Paço, 1817
Fonte: Paço Imperial, 1999

No caso do Rio de Janeiro, a expansão do núcleo de origem dá-se pelo aterramento do mar, mas também, no sentido oeste e sudoeste, pelo desmonte de morros e aterramento de lagoas e charcos.

O núcleo original, mesmo situado em frente ao mar, possuía pouca acessibilidade física ao litoral, devido à sua conformação rochosa. A malha urbana define caminhos e acessos que alcançam as margens: através de pequenos aterros e trapiches o crescimento da área central incorpora a orla marítima à sua estrutura urbana.

Um grande terreiro em frente do Convento do Carmo, de onde podia-se avistar e acessar o mar, posteriormente chamado Largo do Paço, torna-se o espaço urbano coletivo de maior importância da área central do Rio de Janeiro. O Largo do Paço, nos séculos XVIII e XIX, foi o seu centro de acontecimentos políticos, comerciais e cerimoniais (figura 2).

Assim, o conjunto formado pela antiga Rua da Margem, depois chamada de Rua da Direita, o Largo do Paço e o mar, constituem o principal espaço público da velha colônia.

No período Imperial, o Largo do Paço ainda conservava a lógica urbanística da grande praça cívica do Rio de Janeiro, à beira-mar.

No início do século XIX foram implantados sistemas de transportes terrestres na direção sudoeste. A intensa movimentação do porto do Rio de Janeiro necessitava de uma rede viária que drenasse os fluxos comerciais na direção de outros territórios regionais, com os quais a cidade

já havia estabelecido intercâmbio, sobretudo Minas e São Paulo.

No final do mesmo século surgiu uma tendência de ocupação na direção sul relacionada não a fluxos comerciais, mas a novos padrões habitacionais que passaram a privilegiar as praias daquela região pelas classes de renda alta.

O início do século XX correspondeu ao período das transformações urbanas sistemáticas e articuladas, com o objetivo de modernizar as estruturas herdadas do período colonial das metrópoles brasileiras e assim atender aos novos padrões almejados pela classe dominante, referenciados sobretudo na cidade de Paris.

O Rio de janeiro, que tinha como tendência preferencial de expansão o sudoeste, vai, no século XX, consolidar o vetor de expansão no sentido sul.

Os planos urbanísticos do início do século XX redefiniram a direção de expansão das cidades, assim como alteraram as estruturas urbanas vigentes, focando, com maior ênfase, a reforma e a ampliação dos portos, com reflexos nas áreas de entorno.

Enquadraram-se na operação de modernização das áreas portuárias a cidade do Rio de Janeiro, cujo porto foi inaugurado em 1910; a cidade de Recife, entre 1909 e 1915, através do Plano de Saneamento da cidade, de autoria do engenheiro Saturnino de Brito; a cidade de Porto Alegre, no período entre 1911 e 1921; a cidade da Bahia, no período entre 1905 e 1930, cujo projeto do porto incluía diversas reformulações no seu entorno; a construção do porto de Niterói, iniciada na década de 20 e finalizada em 1929, que incluiu a construção da Praça Renascença, com peculiar traçado radiocêntrico, além de cidades litorâneas como Santos, Vitória, Belém, entre outras.

No Rio de Janeiro a modernização das áreas portuárias e a remodelação dos espaços públicos do entorno configuraram-se através do arrasamento de morros ou de ocupações existentes, ou pelos aterramentos de áreas conquistadas ao mar. No caso de Porto Alegre o procedimento restringiu-se aos aterramentos do Lago Guaíba.

Desta maneira, entre o final do século XIX e início do século XX – período das melhorias urbanas nas cidades brasileiras – amplia-se o procedimento de expansão das cidades litorâneas por aterramentos.

A reforma de Pereira Passos na área central do Rio de Janeiro, com as obras de ampliação do porto em direção norte (bairro da Boa Saúde e adjacências) modificou a estrutura da área central. Foram abertas e alargadas várias ruas e criados e urbanizados diversos espaços públicos.

O novo porto do Rio de Janeiro, construído entre 1903 e 1910, é uma das maiores obras urbanas nacionais daquele período. O aterramento da área foi viabilizado com as terras obtidas do desmonte do Morro do Senado.

O rompimento das estruturas urbanas coloniais com a abertura de uma grande artéria, na primeira década do século XX, que nascia na Praça Mauá, junto ao novo porto, até encontrar a avenida que contornaria as enseadas da Glória e do Flamengo – Av. Beira-Mar – desencadeou o processo de aproximação do Centro e da Zona Norte com as áreas de expansão urbana ao sul, adjacências da nova avenida litorânea.

Posteriormente, se estende no sentido de Copacabana, quando as faixas de orla ganham a preferência da elite carioca como local de moradia.

Desta forma, foi a consolidação da ocupação pelas elites cariocas das áreas à beira-mar, na direção sul, que tornou evidente a necessidade de um eixo unitário de ligação, entre os dois setores da cidade.

A complexidade do processo de modernização da área central do Rio de Janeiro a partir da área portuária, trouxe consigo a transformação da relação da cidade com sua orla marítima.

Uma das principais transformações foi o deslocamento do porto da área em frente ao Paço Municipal, o que conduziu à desestruturação deste espaço urbano, representativo da relação da área central com o mar durante os séculos XVIII e XIX. Era uma relação direta do espaço urbano com a orla marítima, pautada por relações comerciais.

A concepção unitária de um eixo urbano com um eixo à beira-mar – no sentido norte-sul – desloca a relação pontual entre o espaço central da colônia e a orla, relação de caráter produtivo, para uma nova relação linear, entre os bairros Glória, Flamengo, Botafogo e a orla sul, de caráter não produtivo.

A nova acessibilidade, concebida no final do século XIX e concretizada no início do século XX, será indutora, em meados do século XX, de novas ligações viárias no sentido sul, através do desmonte do Morro de Santo Antônio e do aterro da enseada do Flamengo.

Como o Rio de Janeiro, o núcleo de origem de Porto Alegre localizou-se no extremo oeste de uma *ponta* que avançava pelo Guaíba. A península tinha boas condições de acessibilidade fluvial e possuía um espigão central que separava fisicamente a margem norte da margem sul.

Semelhante ao Rio de Janeiro e a outras metrópoles litorâneas, o porto, situado na margem norte, foi o ponto irradiador de sua urbanização.

Segundo Villaça (1998), a situação regional de Porto Alegre e a localização de sua zona portuária na margem norte do promontório, condicionaram a localização dos acessos regionais, tanto ferroviários como rodoviários, em uma única direção: o eixo norte. Advém da força desta acessibilidade o débil crescimento de Porto Alegre na direção sul.

As estreitas dimensões do promontório, aliadas às dificuldades de sua topografia, exigiram, já em meados do século XIX, a ampliação da superfície ocupável da margem norte. Iniciaram-se os procedimentos de aterro para acomodar a instalação de equipamentos urbanos e a ampliação do sistema viário.

Apesar das duas cidades compartilharem uma situação litorânea e terem iniciado a sua urbanização através de *pontas* que avançam sobre o mar ou sobre um lago, existem diferenças que influenciaram no desenvolvimento urbano de cada uma das metrópoles.

A *ponta* ocupada do Rio de Janeiro desde o século XVI era um amplo quadrilátero plano entre morros. A concentração das atividades de ancoradouro, alfândega, mercado e outras em um largo à beira-mar transformou-o no ponto focal de sua urbanização. Esta área de contato das

atividades terrestres e marítimas expandiu-se no sentido oeste e o comércio, inicialmente concentrado na rua da margem, penetrou por ruas perpendiculares estruturando a malha em expansão.

Porto Alegre, ao contrário, localizou seu núcleo de origem em um dos lados da península, o lado norte, em função das melhores condições de acessibilidade fluvial e terrestre. O ponto focal da urbanização também situou-se junto à orla do Guaíba, nas imediações do cais de atracação, da alfândega e do mercado. Teve, no entanto, uma configuração linear, paralela à margem. A Rua da Praia consagrou-se como rua de comércio e não teve condições de expansão perpendiculares ao seu eixo, devido às altas declividades das ruas que cortavam transversalmente o espigão (figura 3).

Segundo Villaça (1998), não foi a inclinação das ruas perpendiculares à orla que impediu o alastramento do comércio na direção da margem sul da península, mas os fluxos de tráfego que direcionaram-se na direção leste.

Então, enquanto no Rio de Janeiro a malha urbana do núcleo de origem estruturou-se em uma superfície plana, de frente para o mar, tendo como ponto focal uma praça seca, em Porto Alegre consolidou-se em um espaço linear – a Rua de Praia – de frente para o Guaíba. Era pontuada por dois espaços urbanos que explicitavam formalmente ou a acessibilidade física ao Guaíba – caso do cais de pedra em frente da alfândega –, ou a acessibilidade visual, através da Praça da Harmonia – um dos principais espaços públicos do período colonial, situado no final da Rua da Praia, extremidade oeste da península.

Figura 3 - Planta de Porto Alegre/ 1772.
Fonte: Porto Alegre. A cidade e sua formação, 1993

No início do século XX Porto Alegre inicia, como o Rio de Janeiro, a expansão e modernização de sua zona portuária através de novos aterros da margem norte. As obras começam em 1911 e são finalizadas em 1922. Neste procedimento, tal como ocorreu com o Paço Municipal, a praça da Harmonia é transformada em canteiro de obras e afastada do convívio contemplativo do Guaíba.

À inauguração da zona portuária, em 1922, sucedem-se outras obras de remodelação da área central de Porto Alegre. A partir de 1924 desencadeia-se o empreendimento da abertura da Av. Borges de Medeiros e a construção do viaduto Otávio Rocha, articulando a nova zona portuária com a zona sul.

Considerada a diferença da escala, identifica-se uma aparente similitude entre a abertura da Av. Central e da Av. Beira-Mar como eixo de ligação com a Zona Sul do Rio de Janeiro e a abertura da Av. Borges de Medeiros, configurando a ligação do Centro de Porto Alegre com sua Zona Sul.

Com a abertura da Av. Borges de Medeiros, a partir dos anos 40 desencadeia-se o procedimento de aterros na margem sul, como forma de expansão da cidade nesta direção.

Segundo Villaça (1998), o descompasso entre o desenvolvimento da margem norte e da margem sul de Porto Alegre não deve ser explicado apenas pelas dificuldades de acesso físico, até a abertura da Av. Borges de Medeiros. Seus estudos sublinham que as melhorias de acesso são efeito e não causa. Desta forma, se as classes mais abastadas da sociedade porto-alegrense não tivessem optado por localizarem-se nos altos da Av. Independência, o litoral da Praia de Belas poderia ter sido ocupado e urbanizado com uma avenida de contorno do Guaíba à semelhança da Av. Beira-Mar do Rio de Janeiro, antes da década de 40.

O aterro Praia de Belas foi o maior aterro proposto nesta margem e idealizava um bairro residencial modernista como forma de sua ocupação.

O motivo da escolha do tema da dissertação – a comparação entre o aterro do Flamengo e o aterro Praia de Belas – foi o fato de que tanto Porto Alegre como o Rio de Janeiro têm a mesma condição territorial privilegiada de cidades à beira d'água. A condição de excepcionalidade advém das possibilidades que a massa d'água proporciona, em termos de acessibilidade de caráter produtivo, ou de caráter recreativo, para fruição, banho, esportes náuticos, e também de caráter contemplativo propiciado pela atratividade das superfícies de água.

Mesmo reconhecendo a diferença do poder de atratividade da orla oceânica do Rio de Janeiro (beleza natural, clima, banho de mar) da orla fluvial do Guaíba, é inegável a beleza peculiar desta paisagem.

1.2. DEFINIÇÃO DO TEMA

A questão que se apresenta é por que o Rio de Janeiro, ao expandir-se para o sul através de um grande aterro – o aterro do Flamengo – conseguiu transladar e transformar o caráter do espaço urbano de convívio com o mar – o Largo do Paço e o Passeio Público foram substituídos por um parque urbano à beira-mar com praia – e Porto Alegre, ao tentar expandir-se para a zona sul, através de um aterro de grandes proporções, não conseguiu, até hoje, transformá-lo em um espaço público unitário de convívio com o Guaíba.

Assim, o aterro Praia de Belas, que possui uma importância singular no contexto urbano de Porto Alegre, tanto pela sua posição estratégica de acessibilidade viária, em relação à Região Metropolitana e à área central, como pelas suas potencialidades urbanísticas e turísticas, permanece inexplorado adequadamente.

Desta maneira o trabalho tem como objetivos gerais:

a) analisar o processo histórico que conduziu à construção dos aterros do Flamengo e Praia de Belas;

b) avaliar as destinações de uso para cada um deles e a construção, ou não, de um novo espaço urbano nas áreas aterradas, de legibilidade e imageabilidade reconhecidas.

O trabalho tem como objetivos específicos a análise das relações funcionais da estrutura urbana ao contexto da água através do aterro Praia de Belas :

a) avaliando o grau de legibilidade e imageabilidade da faixa de orla do aterro Praia de Belas, pelas ocupações pontuais que sucedem-se nesta área;

b) detectando, na faixa de orla do aterro Praia de Belas, os segmentos de maior centralidade com chances de reinstituir uma relação urbanística entre o lago, a área aterrada e a cidade.

O sucesso de uma intervenção urbanística é resultado de um processo integrado desde a escala global do planejamento urbano, passando pela escala do projeto da parte da cidade, ou seja, do desenho urbano, até chegar a escala do objeto arquitetônico. É um processo que pressupõe uma viabilização conjunta das três escalas citadas, onde intervêm a capacidade de concepção e de desenho do espaço urbano, a capacidade de legislar, a capacidade de estabelecer prioridades e a capacidade financeira e executiva do poder público municipal.

O trabalho faz um recorte neste complexo processo e elege como ponto focal da análise o aspecto da concepção e do desenho dos espaços urbanos, públicos ou privados, projetados na orla das duas áreas aterradas.

Assim, na primeira parte do trabalho, o objeto de estudo é a área aterrada na enseada Glória – Flamengo, delimitada pala antiga Avenida

Beira - Mar, desde o Aeroporto Santos Dumont, ao norte, até o início da enseada de Botafogo, ao sul. Neste momento são avaliados as propostas e planos urbanísticos do início do século XX que, direta ou indiretamente, influenciaram na concepção urbanística final do aterro do Flamengo. Enfatiza-se a origem do espaço público de lazer de orla – o Passeio Público – assim como a relação urbanística do Parque do Flamengo na escala da cidade, do bairro e da orla marítima.

Na segunda parte, o objeto de estudo transfere-se para o aterro Praia de Belas, limitado, ao norte, a partir da Usina do Gasômetro, pela Avenida Loureiro da Silva, ao sul, pelo Estaleiro Só e na interface leste da cidade, pelas avenidas Praia de Belas e Padre Cacique. Neste momento são avaliados nos planos de conjunto e os estudos urbanísticos propostos para Porto Alegre, entre 1914 e 1970, as destinações de uso do aterro Praia de Belas, enfatizando o aspecto da concepção urbana e os estudos urbanísticos, na interface com o Guaíba.

Como parâmetros para o entendimento da origem das propostas urbanísticas esboçadas nas cinco primeiras décadas do século XX para os aterros do Flamengo e Praia de Belas, o trabalho investiga os paradigmas urbanísticos do final do século XIX e início do século XX, cujo conteúdo conforma o Anexo 1.

A partir da constatação de que, de 1970 até os dias atuais, os projetos urbanos implantados vêm perdendo a relação com a idéia do aterro Praia de Belas como unidade e transformando-o num cenário de ocupações pontuais, o objeto de estudo do trabalho restringe-se à sua faixa de orla, faixa de aterro entre a Avenida Edvaldo Pereira Paiva e o lago Guaíba, exceção às áreas dos centros administrativos e dos parques Maurício Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil, que foram seccionadas em duas porções pelo dique de contenção.

Assim, a terceira parte do trabalho dedica-se à avaliação da concepção urbana e do desenho dos projetos pontuais existentes ou propostos, centrada na legibilidade e imageabilidade, frente ao contexto da orla do aterro Praia de Belas.

A quarta parte faz considerações comparativas entre as duas áreas aterradas como um todo, encaminhando o foco das considerações finais para a legibilidade atual do aterro do Flamengo e do aterro Praia de Belas.

1.3. METODOLOGIA

Considerando que a análise dos projetos e das propostas urbanísticas para os aterros do Flamengo e Praia de Belas focaliza o aspecto da concepção e do desenho e que os espaços urbanos resultantes nas áreas aterradas são abertos, os principais conceitos adotados e que conduzem as avaliações referem-se à funcionalidade, à composição urbana e à morfologia urbana.

Assim, o trabalho fixa-se nos aspectos visuais enquanto percepção do meio ambiente, onde a atratividade da água é a principal protagonista da cena urbana.

Segundo Lynch (1980), é através da forma física que podemos fazer uma leitura da *legibilidade* e da *imageabilidade* de um espaço de uso humano. Os elementos que traduzem a forma física são as vias, os limites, os nós e os pontos de referência do território.

A *legibilidade* da paisagem urbana corresponde à facilidade de reconhecer a organização de seus elementos em um esquema coerente.

A *imageabilidade*, ou seja, as imagens coletivas geradas por um espaço urbano podem ser analisadas através da identidade do lugar (reconhecimento como uma entidade separada), da estrutura do lugar (relação espacial do objeto ou da área com o observador e com outros objetos) e da sua significação (conteúdo subjetivo).

A *imageabilidade* de um objeto ou de um espaço é composta por qualidades físicas decorrentes da identidade e da estrutura do espaço tais como forma, cores, disposição física. Está relacionada com a legibilidade, ou melhor, com a leitura da organização dos elementos que compõem um espaço e provocam uma apreensão do ambiente.

Uma cidade ou parte de uma cidade que tenha uma forte *imageabilidade*, automaticamente será lida como bem estruturada e destacada. Provocará uma incitação aos sentidos. Será apreendida de forma profunda, e percebida como uma estrutura contínua composta de vários elementos distintos e ao mesmo tempo ligados entre si.

Este sentido de totalidade que confere uma *imageabilidade* a um lugar nem sempre está associado a um elemento fixo, unificador e ordenador do conjunto, não sendo às vezes algo evidente à primeira vista.

Segundo Lynch (1980), o projeto de um espaço de uso humano deve conseguir criar uma identidade e uma estrutura para que passe a ser percebido e vivenciado, inspirando imagens coletivas.

A composição dos percursos, dos limites, dos nós e dos elementos excepcionais do território dará forma ao princípio estruturador do espaço urbano e à sua capacidade de ser detectado e vivenciado.

Assim, nos projetos analisados, as vias serão os caminhos de pedestres e os eixos de deslocamento dos veículos; os limites, as soluções

de continuidades lineares como a Av. Beira Rio e a margem do Guaíba; os nós serão os lugares de encontro propostos, os pontos focais. Poderão ter um caráter de funcionalidade, de concentração ou de polarização; os elementos excepcionais do território constituem outro tipo de referência pontual. Diferenciam-se dos nós pois são espaços físicos definidos. São elementos urbanos e arquitetônicos que possuem um significado na sua relação com o contexto e portanto, um valor simbólico.

Os nós enquanto ponto de encontro de vias, lugares de concentração, linearidades, materializam as continuidades do espaço urbano aberto e, em alguns casos, a visibilidade, qualidades cruciais deste tipo de espaço.

Os elementos excepcionais do território constituirão a rede de elementos primários através dos quais os indivíduos estabelecem ligações sentimentais com os lugares. Estas ligações se estruturam a partir de um monumento e não de uma estrutura de espaço coletivo. A Usina do Gasômetro é um exemplo modelar.

Assim não basta um lugar ser legível, estar bem organizado. A poesia e o simbolismo advindos dos elementos excepcionais são ingredientes indispensáveis. Conforme Lynch (1980):

"*... debido a la complejidad de las partes que componem el sitio, se deduce que cada uno es en cierta manera único. Las palavras sitio y lugar deben encerrar el mismo sentido qué encierra la palavra persona: una complejidad tan bien entramada como para tener un caráter determinador, merecedora de interés, preocupación y a veces de afetividad...Lo que es más importante, revelará el potencial oculto que existe en este lugar, los puntos en los que com su diseño podrá revelar su carácter, establecer nuevas conexiones, o desarollar significados más profundos. El análisis del sitio no es sólo una técnica de conservadores, también es el prólogo para una renovación afortunada* "[1]

No contexto da orla do Guaíba, a Usina do Gasômetro, enquanto monumento e forma construída, e a atual Praça Brigadeiro Sampaio, antiga Praça da Harmonia, são responsáveis pela memória daquele lugar. Foram ou são pontos de contato da Zona Central com o lago e início do aterro Praia de Belas.

Segundo Aldo Rossi (1995), o valor do *locus* consiste na relação singular que existe entre o lugar e as construções que se encontram neste mesmo lugar.

O contexto panorâmico do Guaíba exigiria a presença de alguns elementos primários, segundo a visão de Rossi, que estabelecessem

[1] LYNCH, Kevin. Planificacion del Sitio. Gustavo Gili, S.A., Barcelona: 1980. Pág18.

relações singulares com esta paisagem.

De acordo com a visão de Carlo Aymonino, (1981) fica evidenciado:

"...que en la ciudad moderna la transición de una ordenación basada en puntos centrales de referencia (los equipamentos públicos, como posibles monumentos focalizadores de determinadas partes de la ciudad) a una organización total de la estrutura urbana, anula todo significado homogenéo y global de la ciudad, así como sus correspondientes percepciones e imágenes, al asignar a las infraestruturas el papel de elementos de definicion de la ordenacion urbana. "[2]

A arte da composição urbana é diferente de outras artes. Construir um ambiente de caráter coerente e vistoso é construir uma imageabilidade que condiciona o bem-estar do cidadão. Desta maneira a forma física externa: os caminhos, os pontos focais, os limites, os marcos simbólicos e poéticos, objeto do trabalho do urbanista, têm um papel definidor neste tipo de composição. A composição urbana não é apenas o conhecimento de como compor os elementos de arquitetura e os elementos urbanos. Para que exista uma proposta, um partido capaz de construir uma imageabilidade do lugar é necessária a concepção de uma estrutura.

Conforme Aris (1993):

"... se requiere también una estructura, una idea general que gobierne las relaciones que se dan entre ellos, en función de determinados objetivos. La estructura se manifiesta a través de la reunion de los elementos pero, en cierto modo, les es previa."[3]

Em síntese, a análise dos projetos elaborados para as duas áreas aterradas se apoiará em critérios de composição urbana, critérios de localização, critérios de funcionalidade (acessibilidade, nós, diversidade de programa, pontos focais) e critérios morfológicos (relação dos espaços abertos com a forma construída em duas e três dimensões). Tratando-se de projetos executados ou não, estudos de viabilidade, estudos preliminares e zoneamentos, o nível de detalhamento e o grau de informação de cada um é muito diferente, refletindo-se na abordagem da análise.

[2] AYMONIMO, Carlo. El Significado de Las Ciudades. Blume Ediciones, Madrid: 1981. Pág. 332

[3] ARIS, Carlos Martí. Las Variaciones de La Identidad/ Ensayo sobre el tipo en arquitectura. Ediciones del SERBAL, Barcelona: 1993. Pág. 140.

2. O ATERRO DO FLAMENGO

O esgotamento das estruturas urbanas coloniais, no final do século XIX, frente ao rápido desenvolvimento advindo da atividade de exportação do café e de redistribuição de produtos importados e o anseio da burguesia de equiparar-se aos padrões europeus, qualificando o espaço urbano da cidade, amadureciam o desejo de modernização da Capital Federal.

Houve uma convergência de agentes na organização da nova estrutura de relações sociais: a burguesia ascendente, os técnicos higienistas, sanitaristas e engenheiros e o poder constituído, na figura do presidente Rodrigues Alves e do prefeito Pereira Passos, somaram esforços para que a remodelação da cidade do Rio de Janeiro se efetivasse.

Francisco Pereira Passos (c.1836 – 1913), junto com o engenheiro Francisco Saturnino de Brito (c. 1864 – 1929) haviam participado de congressos internacionais em Montevidéu e Paris, estando familiarizados tanto com os modelos de cidade apregoados pela urbanística francesa, como com seu ideário modernista, cujas palavras de ordem eram: "sanear", "higienizar" e "embelezar".

Modernizar significava construir um espaço civilizado mediante regulamentações e normatizações que atingiriam as construções.

A influência preponderante da cultura francesa na formação da cultura brasileira iniciara-se com a vinda da Missão Francesa, acompanhando a corte Portuguesa, no início do século XIX. Exemplo disto foi a fundação da Escola Nacional de Belas Artes em 1826, então chamada Escola Real de Ciência, Artes e Ofícios.

As melhorias urbanas conduzidas por Pereira Passos, no início do século XX, referenciaram-se nitidamente nos padrões europeus, em especial nas reformas empreendidas em Paris, no século XIX, por Haussmann, no período de 1853-1869. Iniciaram-se na área central, induzidas pela modernização do porto do Rio de Janeiro, a partir de 1903, e atingiram a zona sul. Nos anos seguintes a Av. Central e a Av. Beira-Mar constituíram um eixo unitário que incorporou a orla, como espaço contemplativo, ao ideário da cidade.

No entanto, o primeiro espaço público de lazer e fruição orla marítima sul do Rio de Janeiro, remonta à criação do Passeio Público, executado entre 1779 e 1783, na sua versão primeira, pelo artista Valentim da Fonseca e Silva (c. 1750 – 1813).

O Largo do Paço, na margem norte, nos séculos XVIII e XIX representou, com maior ênfase, uma relação produtiva da cidade com sua orla marítima.

As reformas de Pereira Passos, entre elas a construção da Av. Beira-Mar através de aterro, foram continuadas nas gestões de Carlos Sampaio e Antônio Prado, entre 1922 e 1928, com o desmonte do morro do Castelo e a conquista de área ganha ao mar e, de Henrique Dodsworth, no período de 1937 à 1945, com a ampliação da área aterrada frente ao mar, além de outras transformações viárias, todas com caráter de ações modeladoras e remodeladoras, de âmbito estritamente morfológico.

A cidade, no entanto, já havia adquirido uma complexidade que exigia dos planejadores uma visão sistêmica e global.

As intervenções deflagradas na estrutura urbana da área central, ao mesmo tempo que solucionaram problemas emergenciais do crescimento da cidade, criaram outros: é o caso do desmonte do morro do Castelo na década de 20. O desmonte, implementado por motivos de higiene e aeração, gerou uma nova superfície edificável que permaneceu sem ocupação por longo tempo.

O Plano de Agache, no final da década de 20, segundo Caixeta, (1999) associava a uma proposta de embelezamento determinados espaços públicos, de acordo com as regras da *Beaux - Arts*, respostas sobre o crescimento desordenado da cidade. Partia do princípio de que a funcionalidade urbana era conseqüência de um adequado sistema de circulação viária, articulado a uma determinada organização social.

Segundo Margareth da Silva Pereira (1996), O Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro – o Plano Agache – aproximou-se de um *modelo metodológico* de abordar os problemas urbanos, dando origem tanto às intervenções de caráter físico – relacionadas com os eixos viários -, como às propostas de legislação remodeladoras e embelezadoras dos espaços construídos da cidade.

Portanto, foi o Plano de Remodelação de Agache, que introduziu a concepção do zoneamento funcional, base do ideário de cidade preconizado pelo Movimento Moderno.

Assim, tanto a modernização conduzida por Pereira Passos, na primeira década do século XX, consubstanciada na transposição de padrões europeus para a realidade nacional, como a modernização comandada na década de 20 por Agache, através de um diagnóstico da realidade física e social da cidade, concretizado em uma proposta urbana formal, ao estilo da herança *Beaux- Arts*, já estavam inseridas nos príncipios que conduziram à discussão da cidade moderna.

Com a primeira visita ao país do arquiteto franco-suíço Le Corbusier, em 1929, a cultura brasileira, que já havia tomado contato com as idéias de um espírito novo – caso da elite literária paulista –, assume de forma integral os ideais da modernidade no âmbito da cidade.

O processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro, condicionado por uma geografia desenhada entre morros e vales, fez-se por aterramentos de pântanos e lagoas e por desmontes de morros.

A figura 4 exemplifica a evolução dos aterros no entorno da área Central do Rio de Janeiro a partir do início do século XX, envolvendo o desmonte dos morros do Castelo e Santo Antônio.

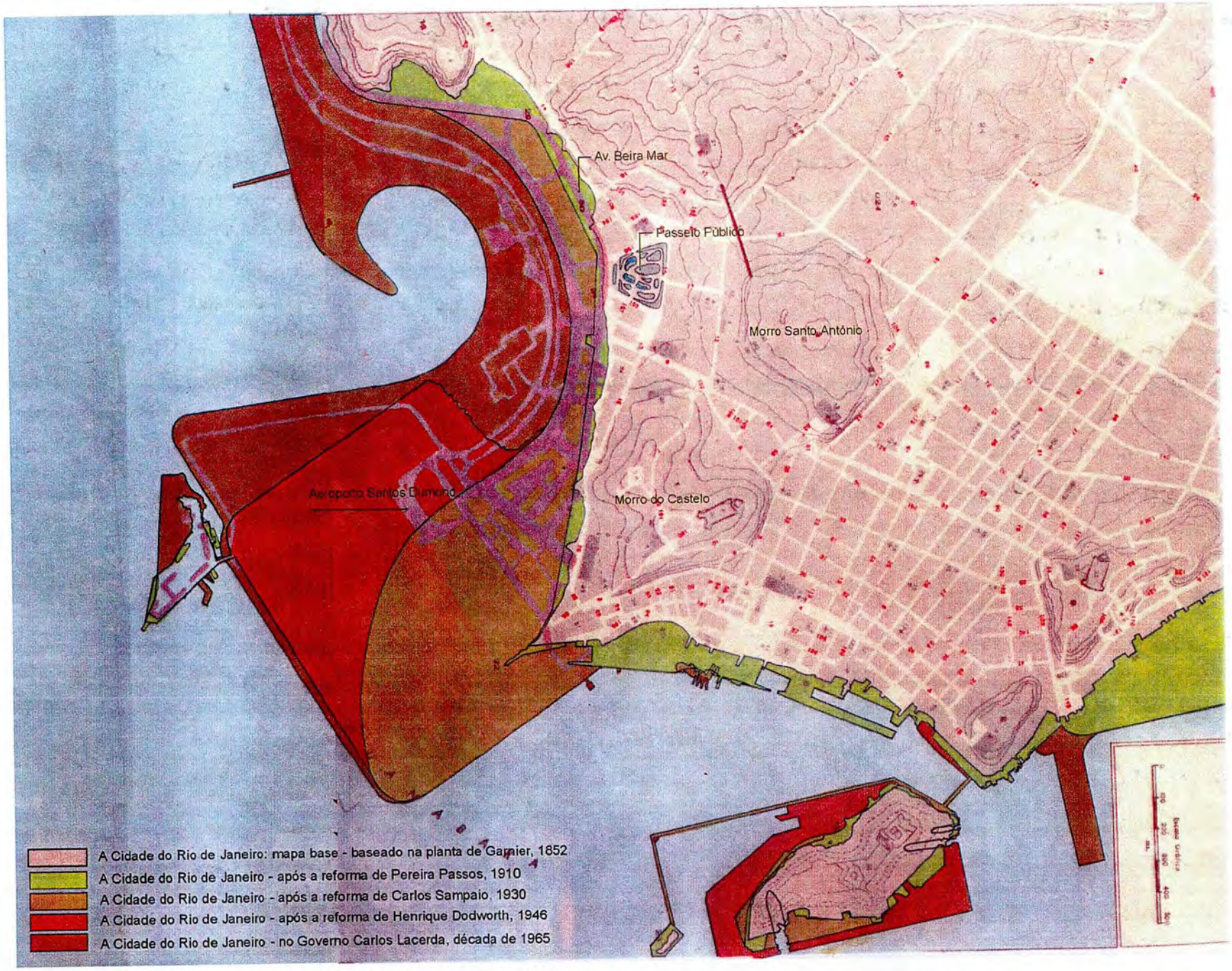


Figura 4 - A Evolução dos Aterros da área central do Rio de Janeiro
Fonte: Atlas da evolução urbana do Rio de Janeiro / ensaio 1565 - 1965 Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - Rio de Janeiro - Estado da Guanabara

2.1. A ORIGEM DO ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER NA ORLA NO RIO DE JANEIRO: O PASSEIO PÚBLICO

No século XX, ao contrário do século XIX, quando os bosques eram as áreas destinadas aos piqueniques e ao lazer, a orla define a nova identidade da cidade do Rio de Janeiro, mesclando vida urbana e vida à beira-mar como forma de lazer.

Porém, a origem da fruição da orla marítima do Rio de Janeiro já fora deflagrada, no século XVIII, pelo genial projeto de Valentim da Fonseca e Silva, conhecido como mestre Valentim, (c. 1750 – 1813) para o chamado Passeio Público do Rio de Janeiro nas áreas aterradas da Lagoa do Boqueirão da Ajuda.

O Passeio Público diferenciava-se dos outros espaços abertos que, conforme a tradição do urbanismo colonial português, tinham a função de emoldurar os monumentos urbanos tais como os paços municipais, os largos das igrejas, entre outros. Para Hugo Segawa, (1996) o Passeio Público não teve este caráter complementar, era um monumento em si mesmo, que enaltecia a vegetação e a paisagem da orla marítima.

A sensibilidade e a capacidade de seu executor, o mestre Valentim, conhecido escultor, arquiteto e urbanista do período colonial, permitiu conjugar em um espaço aberto situado próximo ao mar o desfrute do lazer urbano de um jardim, com o lazer contemplativo da paisagem marítima.

O projeto do mestre Valentim ordenava-se segundo os preceitos da linguagem clássica. A urbanização organizou-se segundo um eixo de simetria, o da rua das Belas Noites, posteriormente denominada rua das Marrecas, possuindo nos extremos atratividades de caráter diverso. Conforme descrição de Segawa (1999):

"*Esse eixo tinha, num dos extremos, o chafariz das Marrecas (também desenhado por Mestre Valentim) e, do outro, o grupamento escultórico/ aquático dos jacarés (...). Um percurso estudado: o passeante caminharia desde o chafariz das Marrecas por uma linha reta, uma rua arquitetonicamente composta com* simetria*; ultrapassaria o portão do Passeio e se veria cercado pela vegetação, o ambiente sombreado e fresco, visualmente contido pelas plantas e pelos muros opacos do recinto, apenas orientado pela trajetória perspectivada, que aponta como ponto de fuga a* gruta artificial *com os jacarés, ao fim da linha. O observador teria uma grande surpresa ao contornar e subir as escadas rumo ao terraço, com a deslumbrante vista, posto que, até então, esse panorama estava escamoteado pelo desnível entre a cota interna do Passeio (plano dos jardins) à do mirante, plataforma três metros mais alta, sobre a* ingente muralha.[4]

[4] SEGAWA, Hugo. Ao Amor do Público/Jardins no Brasil. *Studio Nobel: Fapesp, São Paulo: 1999.* Pág. 90.

O projeto do Mestre Valentim tinha um traçado ainda fortemente balizado pelo racionalismo geométrico francês mas, mesmo enquadrado em uma linguagem importada, continha, na genialidade de sua concepção, o contraste entre um recinto de escala limitada, organizado através dos tradicionais *parterres* arborizados e a surpresa, de cunho romântico, de um terraço à beira-mar, a partir do qual descortinava um espaço marítimo de escala infinita. Segundo Segawa (figuras 5 e 7).

"...O mar tornava-se, no século XVIII, mais um espetáculo a ser apreciado na natureza: "a fruição da prospect view *associada ao passeio, à caminhada ideal, gera uma nova mecânica do olhar. Abarcar o panorama como um movimento circular, avaliar sua variedade, reconhecer a mão de Deus na diversidade espacial, fazer o olhar deslizar do horizonte longínquo para o primeiro plano constituem então prazeres novos para os amadores."*[5]

Figura 5 - Fotografia do Passeio Público ainda na época do projeto do Mestre Valentim.
Fonte: Ao Amor do Público, Jardins no Brasil. 1996

Figura 6 - Fotografia do Passeio Público em 1880
Fonte: Marc Ferrez. 2000

[5] SEGAWA, Hugo. *Ao Amor do Público/Jardins no Brasil. Studio Nobel: Fapesp, São Paulo: 1999.* Pág. 90

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

O Passeio Público introduz, já no século XVIII, o espaço do belvedere marítimo, lugar de descobrimento do prazer de olhar o espetáculo do mar e neste aspecto, descende dos mirantes marítimos europeus (figura 6).

Assim, na orla sul do Rio de Janeiro, é neste espaço que encontramos as raízes do espaço público que conjuga a estrutura da cidade com a margem da Baía de Guanabara.

O Passeio Público entrou em decadência a partir de 1790. Com a chegada da família Real em 1808 o local emblemático da convivência pública estava transformado em um lugar abandonado.

Assim, foi somente no século XIX, quando já havíamos absorvido e miscigenado a noção romântica dos jardins da escola inglesa com a tradição brasileira de valorização da flora nacional, que se estruturou o ato de projetar o espaço público. O paisagista Auguste François Marie Glaziou (c.1833 – 1906) foi o precursor da idealização de uma linguagem paisagística nacional perseguida posteriormente por Burle Marx.

Na primeira metade do século XIX ainda havia o predomínio, nos espaços abertos, da linguagem clássica da simetria e dos pontos focais valorizando um objeto ou marco visual.

Figura 7 - Plano da Marinha de Sul da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas fortificações, 1863.
Fonte: Do Cosmógrafo ao satélite - mapas da cidade do Rio de Janeiro, 2000

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro consolida sua função de capital e gera um processo de modernização, tanto de sua arquitetura, quanto da infra-estrutura urbana. Impõe-se assim a necessidade de um espaço urbano complementar: um espaço público de encontro da população burguesa.

Em 1860 é assinado um contrato de remodelação do Passeio Público, a cargo do paisagista Glaziou que, adepto das modernizações introduzidas pelo paisagismo inglês, substitui o sistema de alamedas em linhas geométricas por linhas curvas e sinuosas. Além disto, utiliza espécies da flora brasileira numa sintonia precursora da busca da linguagem paisagística nacional. Glaziou também remodelou o Campo de Santana e os jardins da Quinta da Boa Vista (figura 8).

A reforma do Passeio Público, com seu projeto de concepção romântica, substitui a linguagem clássica do Mestre Valentim e formaliza a conquista da identidade paisagística brasileira em um espaço público urbano de fruição da orla marítima.

Em 1875 inaugura-se o primeiro parque público nacional, o Campo de Santana, principal parque do Segundo Império, que representou, no âmbito paisagístico, junto com o Passeio Público, a primeira etapa de modernização da cidade com transposição dos modelos europeus.

Assim, no final do século XIX e início do século XX, pode-se identificar a formação de uma arquitetura paisagística brasileira que compôs as influências européias com os valores da cultura e da flora nacional.

O caráter nacional se expressava pelo uso abundante de espécies tropicais, pelo uso das cores nos pisos e, essencialmente, na criação de formas mais livres e maneiras inusitadas de utilização dos espaços públicos.

Os jardins, que até então predominantemente restringiam-se ao uso privado, passam a ser utilizados por toda a população burguesa, institucionalizando-se a prática do *footing*. Os parques e praças passam a ser pontos de encontro da população.

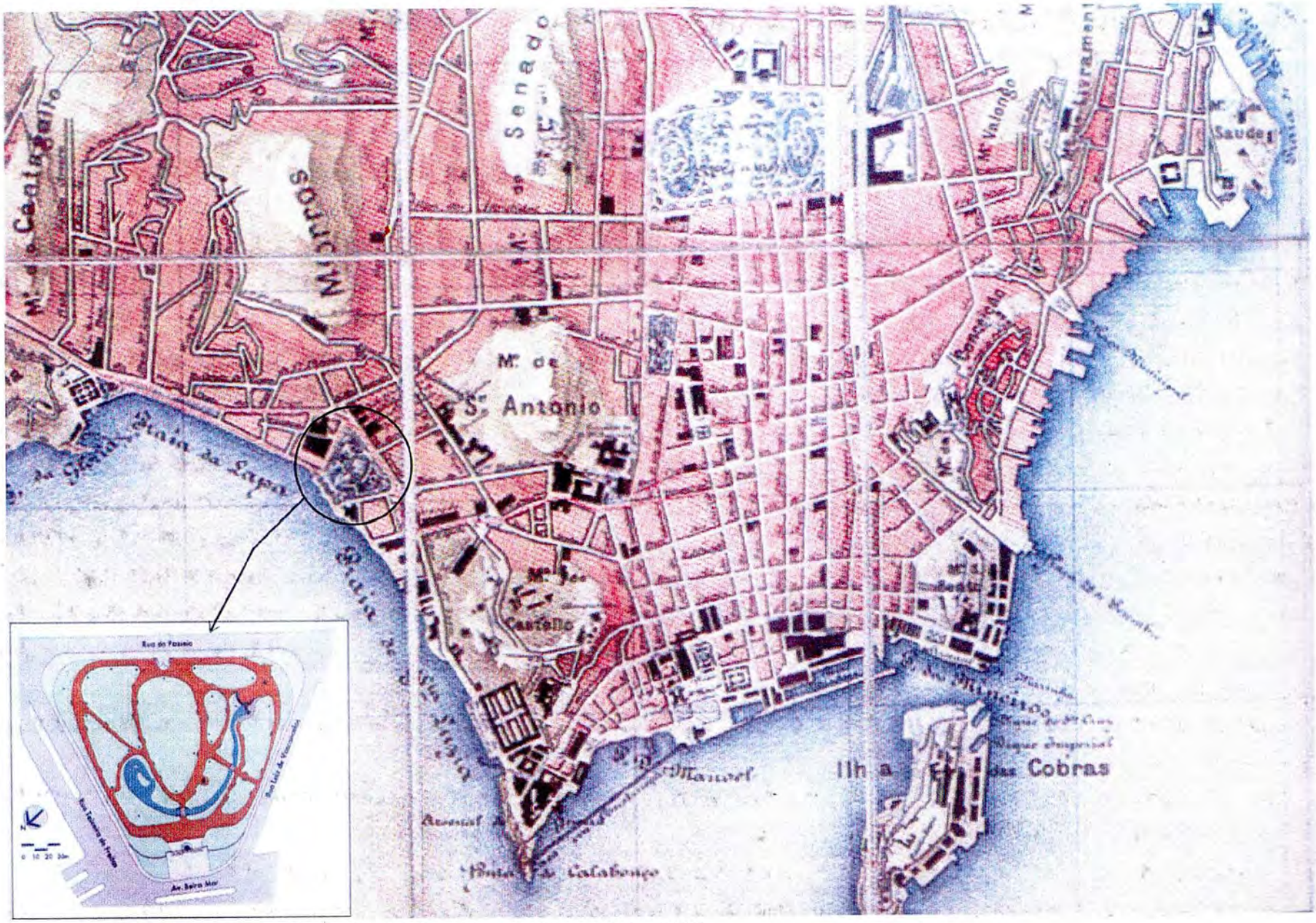


Figura 8 - Planta da cidade do Rio de Janeiro de uma parte dos subúrbios,1890.
Fonte: Do Cosmógrafo ao satélite - mapas da cidade do Rio de Janeiro, 2000
- Detalhe (projeto Mestre Valentim)
Fonte: Macedo, Sílvio Soares, 1999

2.2. O PROCESSO DE REMODELAÇÃO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

2.2.1. As Intervenções de Pereira Passos

Entre 1902 e 1906 o prefeito Pereira Passos conduziu as obras de reformulação da área central do Rio de Janeiro e da orla da Baía de Guanabara.

O ponto inicial foi a construção do porto da cidade e a implantação do sistema viário complementar, ligando o centro aos bairros e às áreas próximas ao novo cais. A ampliação e modernização da área portuária projeta-se na direção norte, sobre o antigo traçado da orla de São Cristóvão e Caju e, formaliza-se pelas terras ganhas do desmonte do Morro do Senado.

Com esta operação inicia-se a prática do desmonte de morros para o afastamento da população de baixa renda da área central e a conquista de vazios urbanos com a conseqüente valorização do solo urbano do centro da cidade.

O modelo de intervenção urbana utilizado por Pereira Passos consistia em um partido urbano associado a um partido arquitetônico específico, em total sintonia com o modelo urbanístico utilizado pelo Barão Haussmann na transformação de Paris: abertura de amplas avenidas retas, tal como os eixos axiais clássicos, traçadas segundo perspectivas colossais, tendo seus pontos focais marcados cenograficamente por uma arquitetura eclética. Assim foi concebida a Avenida Central, posteriormente chamada de Avenida Rio Branco. Nascia na praça Mauá, junto ao novo porto, com grande largura, unidade visual e função cenográfica, finalizando, em caráter monumental, na Cinelândia. Neste ponto focal localizaram-se os equipamentos públicos, em linguagem neoclássica, que conformaram um cenário diferenciado – o Teatro Municipal, o Museu Nacional, a Biblioteca Nacional e posteriormente, o Palácio Monroe – almejando reproduzir um ambiente urbano qualificado, à semelhança dos padrões europeus (figura 9).

O afastamento da população de baixa renda do local onde foi rasgada a Avenida Central justificou-se pelo discurso da necessidade de higienizar, sanear e embelezar.

Apesar de uma aparente semelhança entre as operações urbanas de Pereira Passos e as ações empreendidas em Paris por Haussmann, a escala de intervenção e a articulação de forças foram muito diferentes.

A imagem de cidade moderna alcançada por Paris foi o resultado de um procedimento estrutural, onde o Estado foi ao mesmo tempo idealizador, promotor e gestor da reforma urbana, amparado em recursos financeiros originados de empréstimos particulares. Além disto, houve uma preocupação com a urbanização das áreas periféricas que iriam receber as populações transladadas. Representou no desenvolvimento da cidade, uma real etapa de modernização, passando a ser modelo de intervenção urbana capaz de construir um mundo moderno.

No Rio de Janeiro, apesar de uma conjuntura de forças semelhantes – sintonia entre os anseios da burguesia e do poder político constituído e aporte financeiro originado de empréstimos estrangeiros – as reformas resultaram na substituição parcial da estrutura urbana colonial da área central, através de uma linguagem urbanística e arquitetônica importada.

O procedimento conduzido por Pereira Passos foi um agenciamento parcial ou, segundo Sônia Gomes Pereira (1995), foi a

"... modernização de uma parte central da velha cidade colonial, articulada à construção do novo porto e à abertura de algumas vias de comunicação deste centro reformado com as áreas periféricas "[6]

Segundo Margareth da Silva Pereira, (1996) o projeto de modernização, agenciado por Pereira Passos, poderá ser chamado de "modernidade velha", no sentido da parcialidade da modernização da área central do Rio de janeiro. No entanto, se interpretarmos que a Av. Central nasceu articulada com a Av. Beira-Mar, detectamos que a concretização do espaço urbano da Cinelândia foi indutora da ligação do centro com a orla sul (figuras 10 e 11).

Desta forma, a construção da Av. Beira-Mar – 5200m de extensão e 33m de largura, do começo da Av. Rio Branco até o final da praia de Botafogo – como arremate da orla da Baía de Guanabara e, posteriormente, expandindo-se para a orla de Copacabana, institucionalizou a orla sul como o espaço residencial das classes de alta renda.

[6] PEREIRA, Sônia Gomes. O projeto de modernização da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. In: Mitteilmgen Der Kunst Wissenschafthichen Jusammenarbeit nit Spanien und Portugual. Mitteilungen, 1995 (7 Jahrgang, 1995)

Figura 9 - Avenida Central - 1926. Plano de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Revista Municipal de Engenharia. Julho 1941

Figura 10 - O Prefeito Passos examinando as obras da Avenida Beira Mar (Flamengo). Plano de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Revista Municipal de Engenharia. Julho 1941

Assim, apesar de todo o esforço de monumentalização do espaço de representação do poder público ter sido na Cinelândia, a construção da imagem emblemática da cidade do Rio de Janeiro no mundo da modernidade nasceu, não na área central, estigma das intervenções modernizadoras do início do século, mas ao sul, pela incorporação da orla marítima e a conseqüente expansão da cidade no sentido das praias nesta direção.

Enquanto no século XIX os espaços de valor paisagístico destinados ao lazer eram, predominantemente, as montanhas e florestas, no final do mesmo século e início do século XX amadurece a percepção da paisagem marítima como valor estético e como espaço de fruição onde o Passeio Público foi precursor.

As praias da zona sul, que não eram valorizadas no final do século XIX, já haviam sido apropriadas pelas classes mais abastadas. As reformas de Pereira Passos na direção sul consagraram a vocação da cidade como centro de animação descontraído à beira-mar (figura 12).

A zona sul enraizou-se no ideário da cidade como área de turismo e lazer da população de renda alta. Com isto, já no início do século se coloca em pauta a rivalidade entre a zona sul e a zona norte, área balneária versus área financeira e comercial. Com o aumento da urbanização surgem os problemas habitacionais, de transporte de massa e de vias de circulação, exigindo maior capacidade de tráfego para transportar as pessoas que trabalhavam na zona norte e moravam na zona sul.

A Av. Beira-Mar é construída em 1904, na faixa de terra conquistada ao mar por aterro, quando já haviam sido construídos os jardins da praia do Botafogo.

Figura 11 - Avenida Beira Mar (Flamengo), em 1906.
Plano de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro.
Fonte: Revista Municipal de Engenharia. Julho 1941

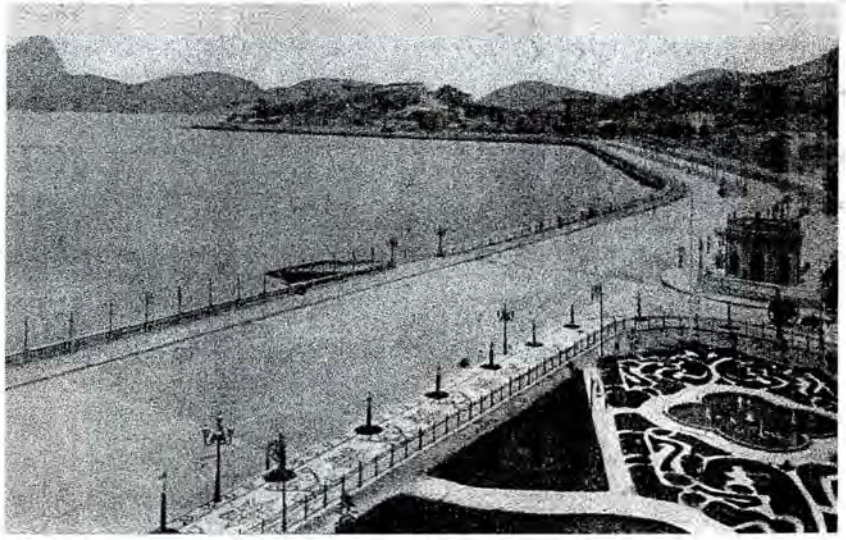


Figura 12 - A Glória na administração Passos.
Plano de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Revista Municipal de Engenharia. Julho 1941

É consenso que o traço de modernidade que revestiu a urbanização do aterro do Flamengo teve sua origem, no audacioso urbanismo empreendido por Pereira Passos, na primeira década do século XX, com ênfase para a construção da Av. Beira-Mar.

2.2.2 As Propostas de Agache

Na gestão do prefeito Carlos Sampaio, período de 1920 a 1922, inicia-se o desmonte do morro do Castelo, em plena área central. A conclusão do arrasamento efetivou-se em 1928, gerando uma nova superfície edificável que por muito tempo ficou sem solução urbanística.

A área tornou-se um lugar valorizado e especulável, despertando o interesse tanto dos técnicos brasileiros como, principalmente, dos técnicos estrangeiros.

A familiaridade da cultura brasileira com a cultura francesa desde a vinda da Missão Francesa para o Brasil em 1816 e a crença na tradição urbanística francesa levaram à contratação, em 1927, do arquiteto Alfred Hubert Donat Agache (c.1875 – 1959), ligado ao nascimento do urbanismo moderno na França, para elaborar um Plano Diretor para a cidade.

Agache não estava comprometido com as idéias modernas do *Esprit Nouveau* de Le Corbusier. Enquadrava-se mais na vertente do racionalismo francês, preconizando uma visão global da cidade a partir da investigação científica de sua estrutura urbana. Não era nem um culturalista, nem um progressista; sua escola tinha um pouco dos dois modelos, ao mesmo tempo que almejava criar algo novo, privilegiava a necessidade de marcar o momento histórico, através de conjuntos urbanos arquitetônicos monumentais, segundo a racionalidade Haussmanniana e as regras de composição clássicas.

Em três anos Agache elaborou o seu plano, chamado de Extensão, Remodelação e Embelezamento do Rio de Janeiro, resultado de um profundo estudo analítico da cidade. Comprometido com a visão científica da cidade moderna, utiliza em seus métodos de investigação, a aerofotogrametria como forma de conhecimento preciso da infra-estrutura urbana e a análise estatística para um aprofundamento sociológico da realidade em que iria intervir. Com este trabalho, Agache traz à discussão nacional, a idéia do zoneamento funcional do espaço urbano, inserindo-se, neste aspecto, no contexto da cidade moderna.

Segundo Caixeta (1999), o Plano de Remodelação e Embelezamento, finalizado em 1930, apoiava-se simultaneamente nos conceitos de Ciência, (temas técnicos ligados à engenharia urbana) de Arte, (aplicação dos princípios compositivos *Beaux-Arts* na criação e estruturação dos espaços públicos) e de Filosofia, enquanto idéia de projeto de um conjunto harmonioso.

Era uma concepção que conciliava uma tentativa de aplicação do urbanismo enquanto ciência - o urbanismo sociológico que apostava na transformação da sociedade pelos novos espaços urbanos idealizados - com o urbanismo cenográfico na criação e ordenação de espaços públicos monumentais.

A idéia de definir um plano global para a cidade e ao mesmo tempo desenvolver uma estética urbana de caráter monumental dos conjuntos de espaços edificados e não edificados representou um avanço cultural ao encontro de uma modernidade nacional. O seu conceito de monumentalidade, agregado a uma linguagem arquitetônica Art - Déco, de linhas simplificadas, nos conjuntos de edifícios e espaços abertos complementares, como a proposta do Centro de Negócios da cidade do Rio de Janeiro, na Esplanada do Castelo, plasmou um tipo de estratégia utilizada pelos modernistas nas experiências de urbanização da Esplanada de Santo Antônio (figura 13).

Além da estratégia de criação de grandes espaços abertos vinculados a conjuntos arquitetônicos, os modernistas também herdaram a concepção de Agache de que a visão sociológica deveria anteceder toda a proposta arquitetônica urbana: a conceituação da importância dos espaços públicos enquanto locais de encontro e interação social da população.

O plano de Agache para o Rio revestiu-se de um cunho transformista ao associar aspectos ligados à engenharia urbana – alargamento ou abertura de vias – aos princípios compositivos *Beaux-Arts* na organização dos espaços coletivos. A extensão ou criação de novos eixos viários articulando espaços públicos simbólicos não

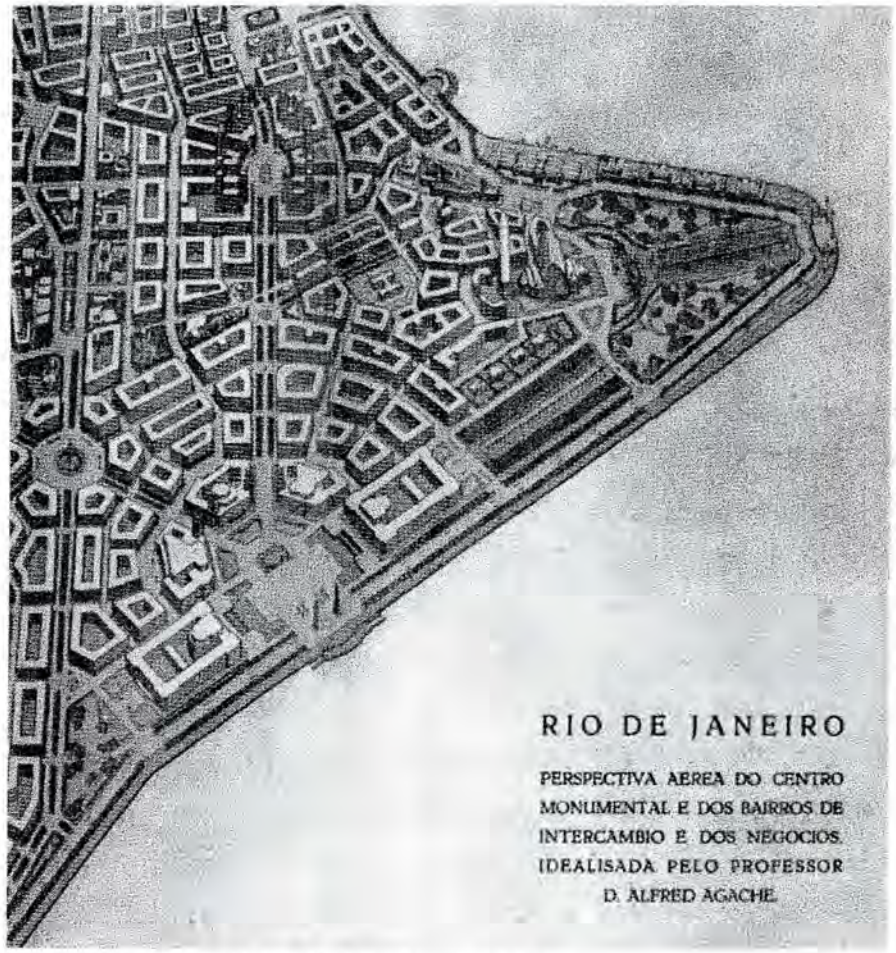


Figura 13 - Centro de Negócios - Plano Agache.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

conduziu à modificações radicais ou inovadoras.

A revolução de 1930 interrompeu a implementação de seu trabalho, deixando muitas idéias no papel. Porém, em alguns locais da área central, como na Esplanada do Castelo, os quarteirões foram construídos de acordo com a tipologia de quadras fechadas, com pátio central, preconizada por Agache.

2.2.3 As Propostas de Le Corbusier e o Despertar para a Construção de Uma Modernidade Nacional

O final da década de 20 no Brasil foi marcado por turbulências políticas pontuadas pelo movimento tenentista de 1924 e pelo golpe de Estado liderado por Getúlio Vargas.

Em 1922 eclode em São Paulo a Semana de Arte Moderna, movimento de cunho ideológico, prelúdio da busca de um ideário moderno nacional. As vanguardas literárias e artísticas passam a questionar a modernidade importada da Europa e defendem o resgate das verdadeiras raízes da cultura brasileira, o retomar dos valores da nossa cultura.

É neste período que os intelectuais brasileiros tomam contato com as idéias do espírito novo difundidas através da revista "L' Esprit Nouveau", coordenada pelo arquiteto Le Corbusier e pelo pintor Ozenfant.

No Rio de Janeiro a discussão inicia-se mais tarde, em 1925, atribuindo-se à conferência de Graça Aranha – "O Espírito Moderno" – proferida na Academia Brasileira de Letras, o despertar do debate sobre a redescoberta das raízes da cultura local, como plataforma de uma modernidade nacional.

Lúcio Costa, na década de 30, dá continuidade às idéias lançadas pela vanguarda artística de 22, sinalizando, no campo da arquitetura, o patrimônio colonial, como fonte de inspiração para a construção de uma arquitetura brasileira. Essa busca conduz ao reconhecimento do trabalho dos antigos mestres de obras lusitanos, enquanto tradição arquitetônica e construtiva.

O movimento Neocolonial, surgido no Brasil e em outros países da América, enfatiza a importância da continuidade histórica enquanto verdade construtiva e meio de formação de uma arquitetura nacional. A força do movimento de resgate das raízes nacionais e da construção de uma identidade nacional referencia-se no movimento Romântico de retorno à experiência nativa.

Na cidade do Rio de Janeiro, espelho da cultura francesa desde a vinda da Missão Francesa no século XIX, difundiram-se as idéias positivistas, com maior ênfase no seu potencial pragmático do que seu potencial filosófico. Esta experiência foi também vivenciada por outras cidades brasileiras.

Assim, a construção da modernidade nacional apoiou-se nos valores da prática positivista, enquanto anseio por um desenvolvimento moral transformacionista e nos valores do romantismo que creditava às artes a concepção de uma cultura brasileira.

O binômio arte e ciência pontuou a arquitetura moderna brasileira desde a sua formação até o seu apogeu nos anos cinqüenta, tendo sido a Escola Nacional de Belas Artes protagonista do romantismo de Rousseau e a Escola Politécnica do Rio de Janeiro protagonista do positivismo de Auguste Comte.

Le Corbusier (c.1887 – 1965), por ocasião de sua primeira estada no Brasil, em 1929, encontra a intelectualidade carioca sensibilizada com a valorização da cultura nacional.

Os contatos de profissionais cariocas com renomados arquitetos e urbanistas para discutir a urbanização da Esplanada do Castelo já haviam guindado a cidade do Rio de Janeiro ao cenário internacional. O convite para Agache elaborar um plano para a cidade revelava o desejo de pensá-la como uma metrópole moderna.

Através dos contatos que tinha com alguns intelectuais brasileiros, Le Corbusier tomou conhecimento da contratação de Agache e percebeu a receptividade que suas idéias poderiam ter neste contexto. Decide visitar a América com o sonho de aqui materializar seus ideais.

Em 1929 chega ao Rio vindo de um ciclo de palestras realizadas na cidade de Buenos Aires. O fato de ter sobrevoado as cidades de Montevidéu, Buenos Aires e em especial o Rio de Janeiro, foi responsável pelo início de uma nova escala de observação do arquiteto franco-suíço.

Segundo o mestre Lúcio Costa (in: Xavier,1962):

"O Rio, conquanto retificado no seu delineamento primitivo e já modernizado, ainda se apresentava, quanto à escala, nos moldes de sua feição tradicional, pois durante muito tempo existiu na cidade um único prédio de apartamentos..." [7]

A vista aérea da cidade do Rio de Janeiro possibilitou a percepção da lógica estrutural de seu tecido urbano, das características de seu sítio e das especificidades do lugar. Le Corbusier estarrecido com a beleza exótica do lugar e profundamente impressionado com a configuração da cidade, que até o final da década de trinta desenvolvia-se numa escala urbana de prédios baixos, esmagada entre o mar e a serra, lança um novo modelo de cidade. Conforme Lúcio Costa (in: Xavier,1962):

"Tratava-se, em síntese, de um extenso viaduto de percurso sinuoso conforme a topografia local, construído a cavaleiro das edificações de

[7] XAVIER, Alberto. Lúcio Costa: Sôbre Arquitetura. *Centro dos estudantes universitários de arquitetura*, Porto Alegre: 1962. Pág.170

pouco andares existentes, e destinado à comunicação rápida dos bairros distantes, tanto para tráfego de automóveis como de coletivos. Sobre essa possante estrutura de ponte, uma superestrutura de pisos de concreto armado, servidos de água e esgoto, gás, luz e força- os terrenos artificiais, como denominava com muita propriedade- todos com frente desimpedida para a vista da serra ou do mar..."[8] (figura 14)

A maximização do eixo urbano monumental em uma via expressa aérea que serpentearia o sítio acidentado da cidade do Rio de Janeiro sem interferir nas edificações existentes, foi a resposta que Le Corbusier contrapôs ao fatal desenvolvimento em altura que iria transcorrer, comprometendo, em parte, a beleza plástica da paisagem do lugar.

É intencionalmente contrastante a racionalidade técnica da superestrutura viária aérea – novo modelo de cidade – com a deslumbrante geografia da Baía da Guanabara com o cidadão na posição de espectador da paisagem.

A experiência da viagem à América, e especificamente a observação aérea da singular paisagem da cidade do Rio de Janeiro, emprestam aos exercícios projetuais de Le Corbusier um novo viés. O Plano Voisin que pressupunha para sua implementação o arrasamento do tecido urbano existente, foi ajustado para a sua teoria da "Ville Radieuse", na qual a proposta para a cidade do Rio de Janeiro é o exemplo mais poético.

Assim, abandona o sonho da construção de uma cidade inteiramente nova e, através de um rabisco embebido de poesia, cria um novo modelo de cidade moderna, ainda ideal, mas coadunado em certo sentido com seu contexto geográfico: a cidade verde, o lugar da luz.

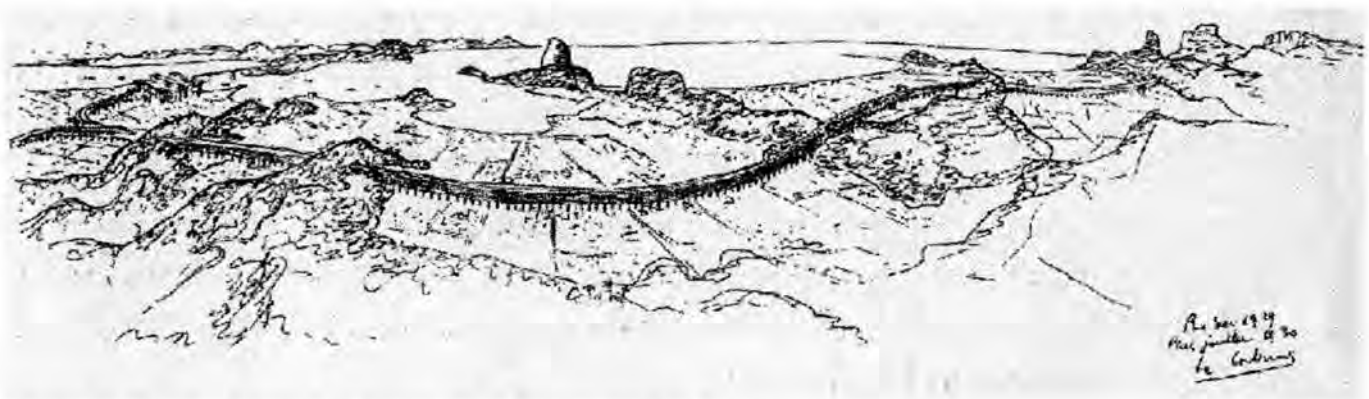


Figura 14 - Rio de Janeiro, Perspectiva de Conjunto, 1929-30.
Fonte: Casabella 531-532/1987

[8] XAVIER, Alberto. Lúcio Costa: Sobre Arquitetura. *Centro dos estudantes universitários de arquitetura*, Porto Alegre: 1962. Pág. 170.

Em 1936, quando retorna ao Brasil como consultor do projeto do Ministério de Educação e Saúde, faz novas palestras sobre a urbanística moderna e detalha um pouco mais sua idéia de Cidade viaduto. Nas duas ocasiões em que visita o país, suas idéias ressoam contundentemente nas discussões locais sobre a transformação da cidade do Rio de Janeiro em uma cidade moderna.

Segundo Margareth da Silva Pereira(1996):

"Já evocamos também o movimento de fluxo e refluxo entre um homem e paisagens, geografias, outros homens e seus sonhos, que marcam esta experiência Americana de Le Corbusier com uma força, que tanto se manifesta em sua poética, como provocará, em seguida, este eco – esta ressonância – de suas idéias junto a muitos arquitetos latino-americanos de modo geral, e junto aos brasileiros de modo particular" [9]

Le Corbusier impressionou-se com a paisagem carioca, assim como os profissionais cariocas ficaram seduzidos por suas idéias. A proposta de uma cidade linear sinuosa, em nível elevado – cidade viaduto – contornando os morros existentes, coloca na pauta de discussão a criação de uma nova concepção de cidade, ou melhor, a concepção nascida da nova idéia. Segundo Lúcio Costa, o que o impressionou foi a genialidade de Le Corbusier em conjugar, na criação urbano-arquitetônica, o aspecto social, a adequação à tecnologia e o tratamento plástico. (figura 15)

À proposição de transformações em um contexto urbano existente, de Agache, Le Corbusier contrapõe a proposta de um novo contexto urbano, depositário de uma lógica estrutural que rompia com a escala urbana tradicional e com a idéia de rua corredor.

Ao extrapolar a idéia da *croisée*, transformando a própria cidade em uma superestrutura viária suspensa, cria uma escala intermediária entre a visão aérea da cidade e a visão no nível do observador. Nesta nova condição, o cidadão é ao mesmo tempo usuário e espectador da paisagem, o que representa uma conotação simbólica ambígua. A possibilidade de poder contemplar a paisagem, em toda a sua amplitude e diversidade, pode significar o resgate da natureza para o âmbito urbano. No entanto, a condição do *viaduto habitado* de se desgarrar da cidade existente, encerra uma idéia de integração abstrata, tanto com a natureza como com as periferias urbanas. É uma natureza reconquistada apenas no âmbito do olhar, conseqüência de uma preservação neutralizada das preexistências – a nova cidade paira sobre a cidade existente criando novas superfícies edificáveis ligadas ao contexto tradicional a cada 500 metros ou 1 quilômetro por estações de elevadores com rampas.

De acordo com as idéias de Santos et alii (1987) para Le Corbusier:

"... os elementos plásticos e poéticos do urbanismo moderno são: os espaços diversificados, as auto-estradas elevadas e a natureza. Os

[9] PEREIRA, Margareth da Silva. Pensando a Metrópole moderna: Os Planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In Ribeiro e Pechman.1996. Pág. 370.

parques são a base deste urbanismo e as árvores, os elementos que fazem a transição para a escala humana."[10]

A idéia de cidade-parque lançada por Le Corbusier incorpora a concepção do Movimento Americano do parque linear ao longo dos eixos viários – as *parkways* – desenvolvida nos anos 50 do século XX, em NovaYork, pelo paisagista americano Frederik Law Olmestd.

Enquanto na proposta de Olmestd o parque era uma parte da cidade, na proposta de Le Corbusier o parque seria toda a extensão da Baía de Guanabara. Neste aspecto, a contextualização proposta por Le Corbusier torna-se tênue, abstrata e ingênua, pois ao colocar todo o sítio da Baía de Guanabara como um parque, por mais diversidades naturais que este contenha, a ausência de escalas de transição, de referências reais e de circunstâncias com o tecido urbano existente, transforma o imenso jardim, em um espaço uniforme, uníssono, ilimitado, apenas uma declamação moderna.

Se compararmos as propostas de Agache e de Le Corbusier, apesar de, num primeiro olhar parecerem dissonantes, uma cientificamente embasada, a outra poeticamente concebida a partir de impressões aéreas, identificaremos raízes comuns. Em ambas está presente a crença de poder transformar a sociedade através de propostas urbanísticas ideais, em ambas está presente a herança Haussmaniana dos grandes eixos e espaços monumentais.

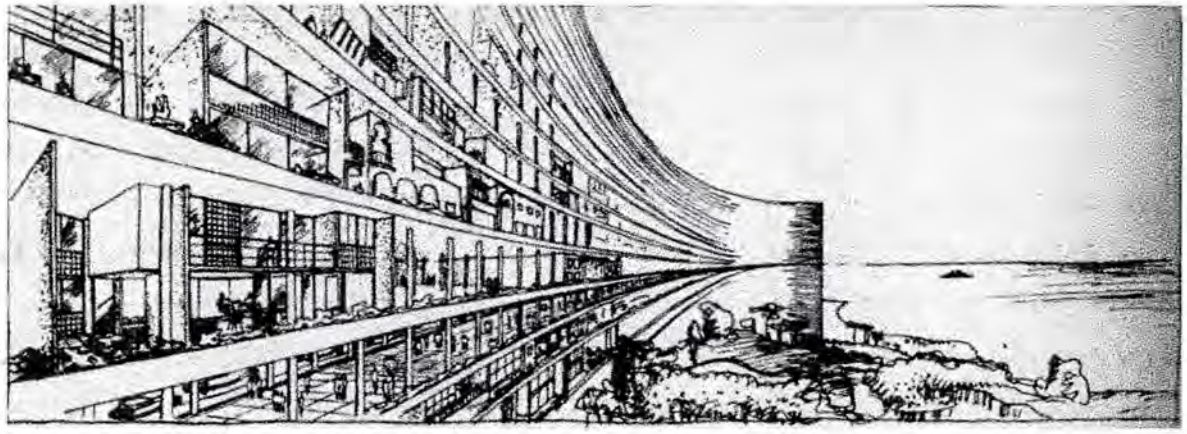


Figura 15 - Algéria, perspectiva de "redent" curvo.
Fonte: Casabella 531-532/1987

[10] SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva... et alii. Le Corbusier e o Brasil. Tessela/ Projeto. São Paulo: 1987. Pág. 67

Concretamente, encontramos na área central do Rio, na Esplanada do Castelo, fragmentos do Plano de Agache, tanto em termos de sistema viário quanto das tipologias de quarteirões com pátios centrais, assim como encontramos fragmentos das idéias de Le Corbusier. O aterro do Flamengo, arquitetado junto com os estudos de urbanização da esplanada de Santo Antônio, reproduziu a idéia de cidade-parque com a avenida, só que no nível do solo, exaltando o típico diálogo modernista entre a racionalidade técnica e o convívio com a natureza.

Deve-se às idéias do mestre franco-suíço a localização do aeroporto Santos Dumond no extremo da Esplanada do Castelo. Agache propunha para o local o seu emblemático Centro de Negócios – monumento estável metaforicamente associado à solidez do Estado. Le Corbusier contrapõe à idéia, a localização do aeroporto da cidade.

Segundo Tsiomis (1998)[11], a proposta de Le Corbusier remete à representação simbólica de um Estado que assume o controle de seu território pela mobilidade.

O caráter de modernidade da proposição de Le Corbusier reside na associação do Centro de Negócios, já existente, com o aeroporto, objeto arquitetônico de funcionalidade atrelada aos fluxos, às novas possibilidades de mobilidade do mundo moderno. Deve-se ao acolhimento desta idéia parte do sucesso do futuro Parque do Flamengo.

No âmbito urbano, a obra de Affonso Eduardo Reidy (c.1909 – 1964) representou a síntese das etapas de modernização da cidade do Rio de Janeiro. Os seus projetos urbanos tais como os conjuntos habitacionais de Pedregulho (1946) e da Gávea, (1942) as propostas para a urbanização das Esplanadas do Castelo e Santo Antônio e posteriormente, o aterro do Flamengo, extraem de Agache a base conceitual da crença em um convívio social ideal e a monumentalidade dos espaços abertos associados a conjuntos de edifícios. De Le Corbusier incorpora a idéia do edifício viaduto, aplicado nos conjuntos residenciais mencionados, expressão máxima da racionalidade técnica, mesclada com capacidade imaginativa.

As propostas de Agache para a área central e a urbanística racionalista de Le Corbusier fomentaram as propostas urbanísticas de Reidy para a urbanização da Esplanada de Santo Antônio, origem da área aterrada do Flamengo.

Assim, a modernidade que revestiu a urbanização do aterro Glória – Flamengo, reforço da imagem emblemática da orla do Rio de Janeiro, nasceu da Av. Beira-Mar de Pereira Passos enriquecida pelo trabalho de Agache e posteriormente, pelas idéias de Le Corbusier.

Sem dúvida, a construção do aeroporto Santos Dumond iniciada em 1938, na ponta da área aterrada resultante do desmonte do Morro do Castelo, representou a primeira centralidade moderna articulada à Av. Beira-Mar, construída na primeira década do século XX.

[11] TSIOMIS, Yannis. Le Corbusier – Rio de Janeiro: 1929, 1936. Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro: 1998. Pág. 17.

2.3. O DESMONTE DO MORRO SANTO ANTÔNIO E ATERRO DO FLAMENGO

Como vimos o primitivo núcleo de origem da cidade do Rio de Janeiro necessitou, para seu desenvolvimento, conquistar áreas planas, tanto por meio de aterro de lagoas e mangues, como por desmonte de morros isolados.

Na gestão Pereira Passos houve o desmonte do Morro do Senado para o aterramento da nova área portuária e o primeiro aterro da enseada Glória-Flamengo para a construção da AV. Beira-Mar. Com este procedimento o Passeio Público sofre seu primeiro afastamento do mar.

Seguiu-se, na década de 20, o desmonte do histórico Morro do Castelo, iniciado em 1922, no governo de Carlos Sampaio e, finalizado em 1928, no governo de Antônio Prado, permitindo a expansão do centro e a conquista de área ganha ao mar, local onde Agache idealizou o Centro de Negócios da cidade

Na década de 40 do século XX o governo de Henrique Dodsworth cria a Comissão do Plano da Cidade, com a tarefa de propor um novo plano para a cidade. O Plano de Extensão e Transformação da Cidade constituía-se, essencialmente, de vários projetos viários, procurando ajustar o traçado xadrez colonial com a abertura e prolongamento de determinadas ruas. As reformas viárias exigiam a derrubada do Morro de Santo Antônio que já vinha sendo pensada desde a década de 20 do mesmo século. As propostas de Agache são modificadas em função das necessidades urbanas daquele momento, entre elas, a ampliação da área aterrada frente ao mar com destinação para a implantação do aeroporto Santos Dumont.

O adiamento da derrubada do Morro de Santo Antônio para meados da década de 50 acabou sendo positivo. As propostas e experiências urbanísticas anteriores para a Esplanada do Castelo, inseridas na linguagem modernista de altos edifícios servidos por largas avenidas, tinham permitido diagnosticar tanto os reflexos positivos quanto os negativos da urbanística moderna.

Na justificativa do Plano de Melhoramentos, item relativo ao Morro de Santo Antônio, encontramos criteriosas diretrizes para o plano definitivo de urbanização, tanto da esplanada como da área aterrada. Dentre as diretrizes se propõe que não se edificaria na área aterrada ou conquistada ao mar, mantendo-se a linha de edificação fronteira ao litoral existente; que seria mantida a forma da enseada da Glória, fazendo-se a concordância da ponta solta do cais do aeroporto com o do Flamengo; que seria efetuada a desapropriação da área edificada circundante do morro.

São premissas que revelam os cuidados técnicos, por parte da municipalidade, que precederam este arrasamento.

Segundo palavras do Secretário Geral de Viação e Obras, Eng. Edison Passos, por ocasião da apresentação do Plano de Melhoramentos no ano de 1941:

"Pode-se afirmar que, dos melhoramentos reclamados pela cidade do Rio de Janeiro, nenhum é de tanta expressão quanto o do desmonte do morro Santo Antônio; e nenhum é tão urgente quanto ele; desafogará o centro urbano, pela melhor localização e distribuição do comércio de luxo; virá modernizar e embelezar a cidade, valorizando-a; dar-lhe-á, dentro de suas necessidades e características, maior espaço livre; permitir-lhe-á solução racional de seu problema de tráfego, deixando-a na superfície e tornando mais remoto o apelo à circulação rápida no subsolo; dar-lhe-á, em harmonia com a sua natureza, espaço condigno para manifestações cívicas e diversões públicas ao ar livre."[12]

Em plena década de cinqüenta, ainda estava em pauta a discussão do desmonte do morro de Santo Antônio, por sua localização estratégica no coração da cidade. Havia o consenso de que a sua permanência, em plena área central tinha se tornado um empecilho para a expansão do centro de negócios, especificamente na ligação entre as zonas norte e sul. Faziam-se urgentes novas ligações viárias, uma vez que o traçado existente já não mais acomodava o grande volume de trânsito, conseqüência do estágio de desenvolvimento urbano alcançado pelo Distrito Federal.

Nestas circunstâncias a cidade já estava configurada em forma tentacular, ocupando tanto a estreita faixa litorânea, como os vales alongados e estreitos entre a serra e o mar. Seu centro de origem estava cada vez mais afastado de seu centro geométrico. A condição de estar entre a serra e o mar permitia um desfrute simultâneo da vegetação exuberante da serra e da beleza infinita da Baía da Guanabara, diferenciando-a das outras metrópoles do mundo.

Havia a consciência generalizada de que todo o plano de extensão e remodelação a ser proposto para a cidade exigiria muita habilidade dos urbanistas. Toda a força de sua especificidade deveria ser considerada na solução de aspectos de comunicabilidade entre bairros, aspectos de saneamento e de zoneamento das edificações.

Com isto, a tão reclamada obra de desmonte do morro de Santo Antônio foi precedida de uma premissa de solução global da problemática urbana: problemas viários, de arquitetura, de preservação de patrimônio histórico, de arqueologia, de paisagismo, de estética urbana e de economia foram equacionados de forma conjunta. Prevalecia o sentimento do arquiteto como protagonista da visão interdisciplinar deste processo.

As obras do desmonte se efetivaram na administração do Prefeito Dulcídio Cardoso (1952-1954), sendo concluídas na administração do Prefeito Negrão de Lima (1958-1960), sob a direção da Superintendência de Urbanização e Saneamento, responsável também pelas obras complementares das Avenidas Beira-Mar, Norte-Sul, Radial Sul e via Cais do Porto-Copacabana.

A intervenção referida susteve-se em duas idéias básicas: a obtenção de uma grande área central edificável, resultante do desmonte e

[12] PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. In: Revista do Clube de engenharia: 1941. Pág. 10.

das conseqüentes desapropriações do entorno e mais uma grande área de aterro *"non aedificandi* "no contorno da Praia do Flamengo- Glória. As duas com destinações diferentes e articuladas por moderno sistema viário, estabelecendo, finalmente, uma ligação fluída entre as zonas norte e sul. No coração da nova esplanada, o sistema viário assume uma conotação de eixos monumentais ortogonais; a área *"non aedificandi"* transforma-se em um grandioso *parkway* contornando com sensualidade a deslumbrante Baía de Guanabara.

Os preceitos citados acima expressam quão emblemático foi o desmonte do Morro Santo Antônio no amadurecimento do processo de modernização da cidade do Rio de Janeiro, sendo neste momento histórico que nasce a idéia de uma extensa área pública frente ao mar, na enseada Flamengo-Glória.

2.3.1 As Propostas de Urbanização de Affonso Eduardo Reidy

O arquiteto Affonso Eduardo Reidy (c. 1909 – 1964) já havia desenvolvido, na década de 30, seu Plano de Urbanização para a Esplanada do Castelo, quando atuou no serviço técnico do Plano da Cidade, gestão do Prefeito Dodsworth, introduzindo o ideário moderno no setor público.

Em 1948, como Diretor de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras e já com grande familiaridade com as questões urbanísticas, concebe junto com o arquiteto Hermínio de Andrade a primeira proposta de urbanização para a Esplanada de Santo Antônio e do Aterro Glória-Flamengo. Em 1949 a proposta foi revista, em função das exigências do Prefeito Mendes de Morais, tendo Reidy elaborado uma segunda proposta de urbanização para a Esplanada de Santo Antônio.

A urbanização da Esplanada de Santo Antônio era vista por todos os técnicos como a última oportunidade de plasmar no coração da área central, uma idéia, uma criação inédita, consoante com a doutrina modernista que, nos anos 40 já adquirira consistência entre os intelectuais preocupados com a modernização da cidade.

Nas oportunidades anteriores de arrasamento dos morros do Senado e do Castelo, as intervenções revestiram-se de timidez e de repetição de modelos urbanísticos ultrapassados, não produzindo resultado exitoso. Naquele momento era necessário ousar e a temática modernista era a plataforma ideal para tal vôo.

Affonso Eduardo Reidy, líder dos urbanistas da época, ciente dos problemas de circulação que afligiam os habitantes da cidade, idealiza uma nova centralidade na Esplanada de Santo Antonio, no cruzamento em nível de um eixo viário projetado no sentido norte-sul e outro, no sentido leste-oeste, o prolongamento da Avenida Almirante Barroso (figura 16).

Formalizando o cruzamento de dois eixos cartesianos, via projetada e sistema viário existente, o projeto previa o prolongamento da

Avenida Almirante Barroso como eixo de ligação das esplanadas do Castelo, Santo Antônio e Senado. Nas imediações do centro geométrico citado impunha-se uma grande praça, colocando em conexão o centro cívico, o centro comercial e o centro cultural.

O espaço da grande praça, concebido em escala monumental e isolado do fluxo de veículos, permitiria o convívio harmonioso, tanto das populações residentes, como das pessoas que ali chegassem por motivos outros (figuras 16 e 17).

O planejamento da ocupação da área da Esplanada resultante do desmonte e da área a ser aterrada foi concebido conjuntamente. Tinha como escopo primeiro solucionar a questão de acessibilidade da área central com a Zona Sul. Especificamente em relação ao Aterro do Flamengo, a idéia foi criar as bases físicas para a construção de um parque associado a vias expressas, cujo contorno deveria acompanhar o traçado da antiga Avenida Beira-Mar.

O zoneamento da Esplanada previa uma área mista que conjugasse facilidades de circulação, áreas para uso comercial, residencial, de lazer, e os edifícios administrativos da municipalidade, seguindo fielmente as quatros funções arquetípicas da cidade moderna: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular.

A proposta celebrou com propriedade a preservação dos monumentos que faziam parte do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, tais como o Convento de Santo Antônio, Arcos da Lapa, Passeio Público e Igreja da Lapa. No entanto, os integrou em grau hierarquicamente inferior aos novos edifícios que comporiam a Esplanada. Havia uma preferência deliberada na exaltação do moderno (figura 17).

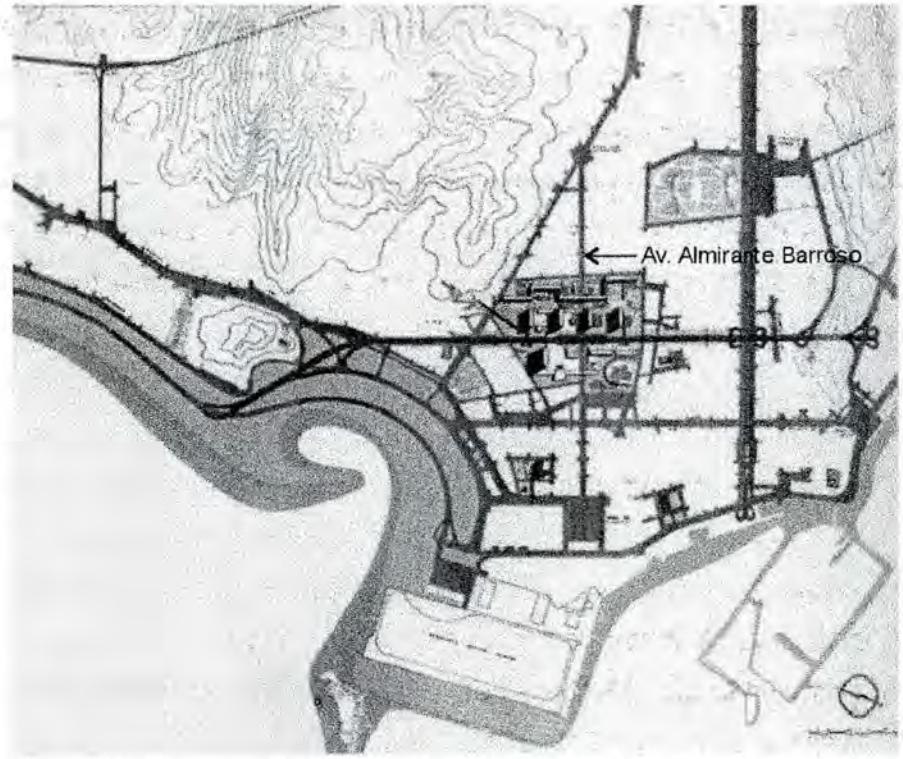


Figura 16 - Esquema do 1º Plano de Urbanização da Esplanada em 1948
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

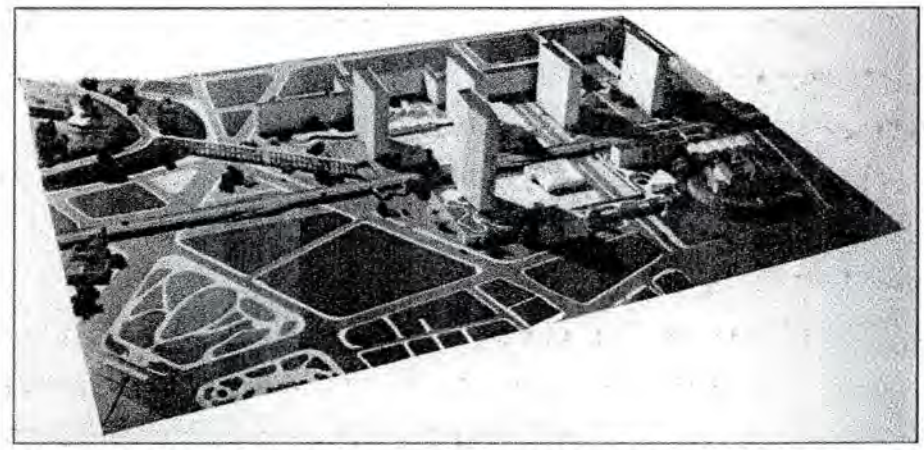


Figura 17 - Maquete do 1º Plano de Urbanização da Esplanada de Santo Antônio
Fonte: Mindlin, Henrique E. 1999

Todos os usos previstos foram lançados a partir de um zoneamento funcional, vinculado ao estudo tipológico de cada edificação.

O projeto do centro cívico e do centro de comércio na Esplanada de Santo Antônio foi uma reproposição da idéia de urbanização da Esplanada do Castelo, de 1938. Ao mesmo tempo que a praça de amplas dimensões integrava os edifícios do centro cívico e cultural, os mesmos emolduravam e definiam o caráter deste magnifico espaço aberto (figura 18).

O Prédio da Prefeitura foi previsto como uma lâmina de 30 metros de altura, que em sua verticalidade dominava a composição e os prédios do Museu da Cidade (prometido a Le Corbusier), da Biblioteca e do Auditório foram idealizados segundo formas escultóricas. A Esplanada, cuidadosamente elaborada em escala colossal, nascia em perfeita sintonia com a autopista elevada, linearidade que poria em conexão a área urbanizada existente com a extensão da cidade, tanto no sentindo norte como no sentido sul. A parte mais elevada destinada aos veículos mais leves e a parte inferior, no nível do solo, para o tráfego de veículos pesados (figura 18).

Segundo as próprias justificativas de Reidy para a sua proposta, a solução dos problemas viários através de novos métodos de planejamento – uma via expressa elevada, com a devida seleção dos tipos de tráfego – colocava a circulação como protagonista da organização e racionalização do cenário urbano moderno. A segurança do pedestre e a necessidade de seu livre circular, levaram à solução de sistemas independentes de circulação.[13]

Apesar de percebermos que a conquista da Esplanada de Santo Antônio consubstancia-se atrelada à idéia de urbanização de terras ganhas ao mar ao longo da Avenida Beira-Mar, entre o aeroporto Santos Dumont e o Morro da Viúva, é evidente, na primeira proposição de Reidy, que a preocupação maior era criar uma nova centralidade, em linguagem compatível com o ideário modernista. O destino da área de aterramento para a construção de um grande parque associado a vias expressas ligando o Centro a Copacabana, foi apenas insinuado pela continuidade na Avenida Norte – Sul, na porção central do aterro Glória-Flamengo (figura 16).

Em síntese, a urbanização da área da Esplanada de Santo Antônio teve um tratamento arquitetônico e urbanístico que buscou associar referências históricas do contexto pré-existente, com uma proposta arquetípica do ideário modernista, em termos de circulação viária, zoneamento e alturas.

[13] CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira. Affonso Eduardo Reidy "O Poeta Construtor" Tese de Doutorado: Barcelona, 1999. Pág. 273-274
"...o bem estar coletivo relacionado à idéia de criar espaços abertos onde o homem pudesse conviver com a natureza « ar, luz, espaço e árvores» e aquela que defendia a idéia de organizar estes espaços de acordo com uma nova escala, estruturada em função de grandes eixos de circulação e representada na imagem da auto-pista elevada.. A primeira privilegiava o homem que caminha lentamente por entre estes espaços e a segunda, o veículo que os cruza rapidamente. Uma idealizava espaços vicinais contínuos e outra, a interligação de macro espaços, rompendo com a continuidade dos espaços vicinais. Eram duas escalas diferentes e dois tempos também diferentes. Apesar do discurso que empregava como figura de linguagem o ar, a luz, o espaço a as árvores, seu plano privilegiava a solução do problema do sistema viário em sua escala macro, em detrimento da relação do edifício com seu entorno imediato.

A primeira proposta urbanística, elaborada em 1948, para a urbanização da Esplanada de Santo Antônio, representou a síntese das etapas de modernização experimentadas pela cidade do Rio de Janeiro. A invenção de uma praça de escala monumental, integradora do conjunto de edificações, local consagrado ao desfrute de aglomerações humanas, é a herança do modelo urbanístico de Agache, tanto na crença de uma moralidade comum entre os cidadãos, quanto na estética urbana dos conjuntos de espaços edificados e não edificados de caráter monumental.

Do urbanismo funcionalista de Le Corbusier, o plano explora o sentido simbólico atribuído às vias. A proposição de um eixo rodoviário em dois níveis é a reprodução da idéia de cidade viaduto em contraste com a natureza, a racionalidade técnica e a ousadia criativa. Na preponderância de espaços abertos em relação aos edificados e na idéia de uma rede contínua de verdes onde os edifícios são pontuações isoladas, identifica-se a matriz corbusiana da cidade-parque.

A primeira proposta de Reidy para a Esplanada de Santo Antônio não foi bem aceita pelo Município, que considerou pouco rentável o aproveitamento do solo pelo predomínio de áreas públicas frente às privadas, tanto na Esplanada como na idéia do grande espaço verde na área do aterro Glória-Flamengo. Segundo o prefeito Mendes de Morais, a proposição de Reidy implicaria em recursos insuficientes para as necessárias desapropriações e para as próprias obras do arrasamento.

O Prefeito Mendes de Morais desejava um maior adensamento da área, em contrapartida de um maior retorno

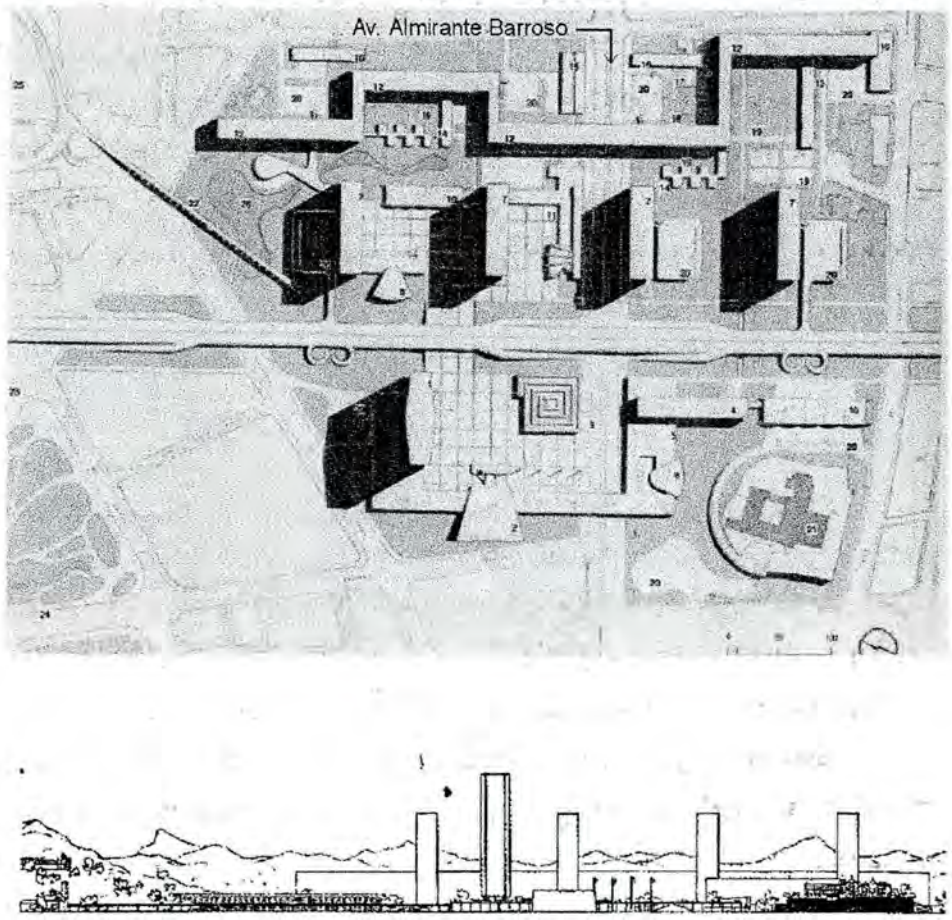


Figura 18 - Planta geral e corte 1º Plano de Urbanização.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

financeiro para os cofres municipais. Apoiava a idéia de uma ocupação compacta da nova área a ser ganha ao mar, repetindo a tipologia de Copacabana – parede de edifícios contornando a orla do Flamengo.

Na tentativa de viabilizar o plano de urbanização da Esplanada, Reidy recua e modifica sua primeira proposta. Mantém a estrutura viária básica – Av. Norte-Sul elevada – porém abre mão do centro cívico, permitindo maior adensamento dos prédios de negócios na Esplanada de Santo Antônio e, desta feita, propõe na área do aterro um sistema de duas avenidas: uma, paralela à Avenida Beira-Mar e de caráter local; a outra, na beira do mar, de tráfego rápido. No espaço entre elas situa seis edifícios lâminas de vinte pavimentos, isolados a cada 140 metros e perpendiculares ao litoral. Assim, abre mão da idéia da grande área verde pública na beira do mar e, para atender aos anseios do Prefeito, privatiza parcialmente a área do aterro, garantindo, no entanto, pelo grande espaçamento proposto entre os edifícios, a visão do horizonte desimpedida. É indicada a continuação física da área do parque em direção à praia de Botafogo (figura 19).

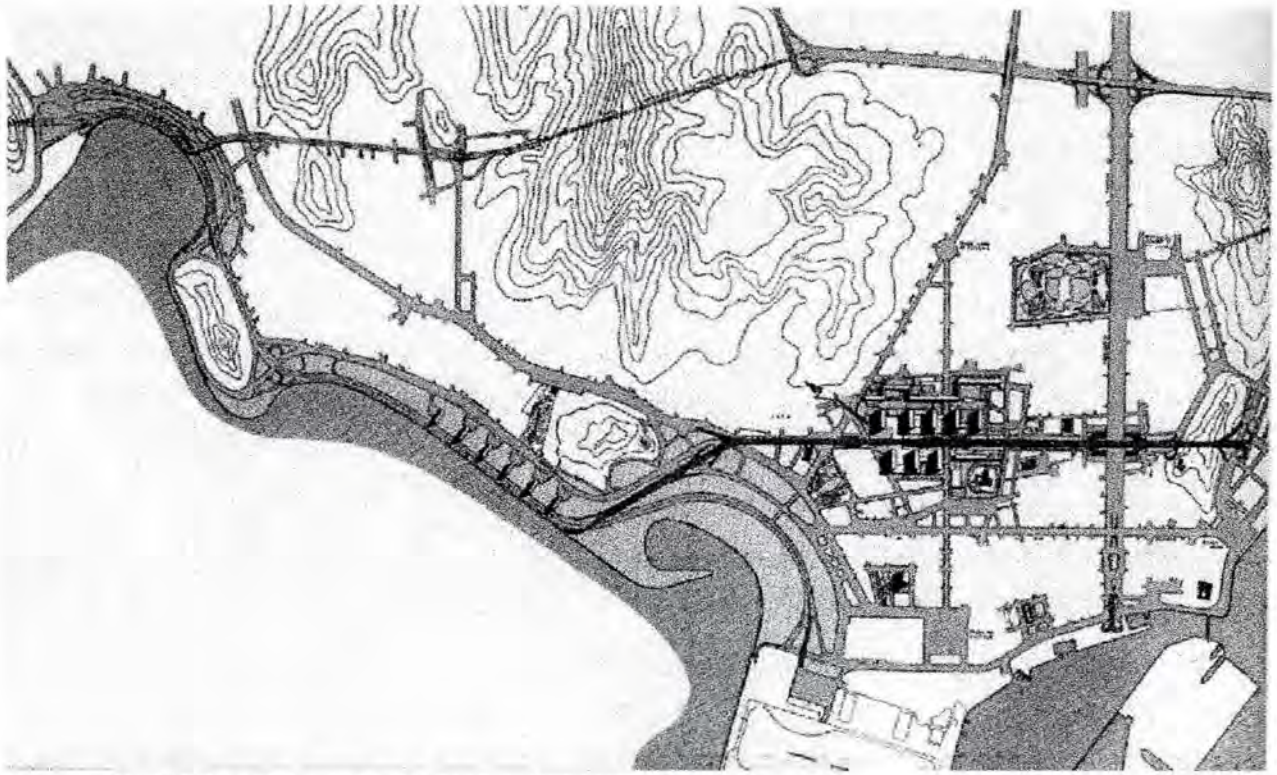


Figura 19 - Planta geral e corte 2º Plano de Urbanização.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

2.3.2 O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro Como Indutor do Parque do Flamengo

Com o afastamento de Reidy da Secretaria Geral de Viação e Obras, em função das divergências com o Prefeito Mendes de Morais, o projeto da área do aterro ficou parado até 1953, quando surge a chance de projetar a sede para o Museu de Arte Moderna, em terreno doado pela Prefeitura, nas imediações do aeroporto Santos Dumont, dentro da futura área a ser aterrada.

Neste momento a Prefeitura retoma a idéia de construir um parque que envolvesse a área do museu e se estendesse até o final da Praia do Flamengo.

A criação do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro no ano de 1949, seguiu o mesmo caminho trilhado pela elite paulista na conquista de um lugar permanente para a produção artística contemporânea. O movimento da arte moderna teve um grande vigor na década de 50. Com o mesmo espírito, um grupo de entusiastas da arte contemporânea, intelectuais e a elite carioca, fundaram o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, que ainda não tinha sede própria. Eram promovidos regularmente cursos e exposições nacionais e internacionais com grande afluência de público. Toda esta vitalidade, inclusive com reflexos em nossa imagem no exterior, foi canalizada para conseguir, por parte do Governo um terreno para a futura sede do MAM.

O Prefeito João Carlos Vital, sensibilizado com a questão, em mensagem à Câmara Municipal, propõe uma lei concedendo ao MAM uma área de 40.000 m², localizada no aterro no Flamengo, contígua à Avenida Beira-Mar. O local ainda não tinha sido aterrado, era naquele

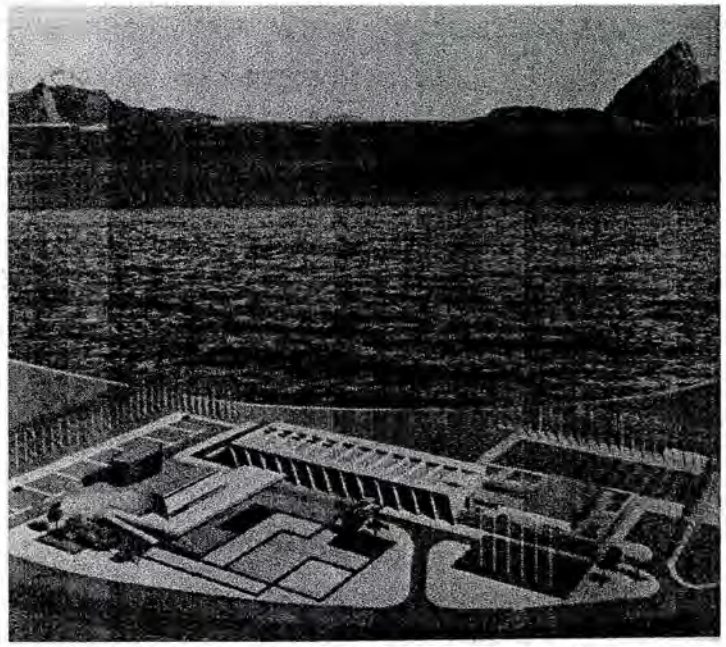


Figura 20 - Fotomontagem com a maquete do Museu.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

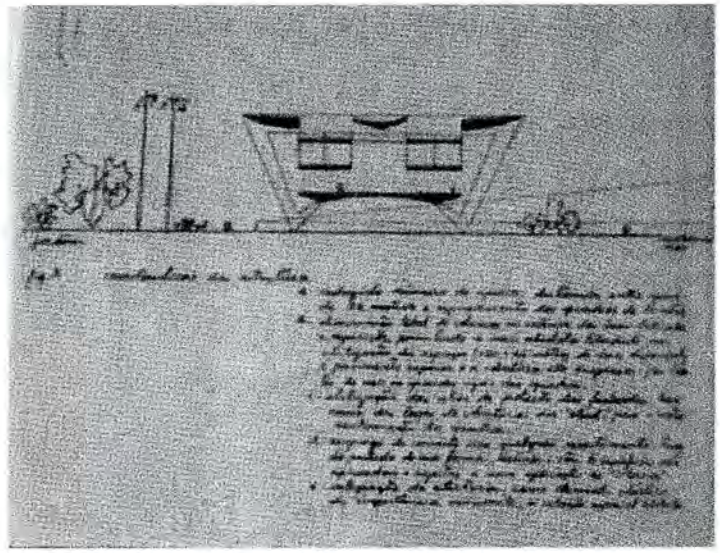


Figura 21 - Corte Esquemático do Museu
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

momento água, pois as planejadas obras do desmonte do morro Santo Antônio iniciadas entre 1952 e 1954, foram concluídas em 1958.

O estaqueamento de toda a obra foi feito dentro d'água, sendo a última estaca cravada em 1955, com o aterro em plena execução.

A criação de espaços destinados à cultura, caso do Museu de Arte Moderna de São Paulo e do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, no final da década de 40, proporcionou o contato brasileiro com a arte abstracionista. A arte brasileira, desde a Semana de 22, mantinha-se vinculada ao figurativismo. A convivência com expressões estéticas abstratas de outros lugares, caso da exposição de Alexander Calder em 1948, foi precursora do desenvolvimento da arte concreta em nosso país.

Na década de 50, a estética modernista, referenciada, até aquele momento, em valores de racionalidade, originalidade e simplicidade, é enriquecida pelas novas idéias da estética construtivista. A arte afirma-se como prática racional integrada ao processo industrial.

A coincidência entre o movimento construtivista nas artes plásticas e o projeto desenvolvimentista brasileiro pós-guerra, partidário do crescimento econômico do país, impulsionou o progresso de novas tecnologias de construção.

O desenvolvimento das técnicas construtivas liberou a estrutura independente. O foco da concepção dos projetos arquitetônicos desloca-se para a estrutura dos prédios, que passa a ser explorada pelos arquitetos brasileiros enquanto expressão formal.

No Brasil, predominou a tecnologia do concreto armado, pela perfeita sintonia que proporcionava entre critérios técnicos, racionais, criatividade e sensibilidade.

Affonso Eduardo Reidy, sempre atento ao desenvolvimento do Movimento Moderno, tanto na escala do edifício como na da cidade, absorve as últimas idéias da estética construtivista e elabora um projeto emblemático para a sede do futuro museu (figura 20).

Conhecedor das novas possibilidades espaciais permitidas pela estrutura independente, tira partido da concepção estrutural e da expressividade do concreto, criando uma estrutura que garante a flexibilidade de utilização dos espaços, caso do bloco de exposições. Além deste, o projeto previa mais dois blocos, escola e teatro, com intercomunicação entre si.

Contrariando o discurso moderno do lugar ideal e abstrato, Reidy faz do projeto do MAM uma homenagem ao lugar, contexto de singular paisagem (figura 20).

Extrai deste contexto – um lugar à beira mar, destinado a transformar-se em extenso parque público plano contornando o novo limite da enseada Glória-Flamengo – a horizontalidade da concepção, em contraposição ao contorno das montanhas, e a transparência como manutenção da continuidade dos jardins até o mar. Segundo palavras de Ferraz (1999):

[13] *Em lugar de confinar as obras de arte num absoluto isolamento do mundo exterior, foi adotada uma solução aberta, em que a natureza*

circundante participasse do espetáculo oferecido ao visitante do Museu". [14] (figura 21)

A oportunidade, na década de 50, de elaborar o projeto do Museu, foi para Reidy a retomada das discussões e estudos da destinação do aterro Glória-Flamengo. Em 1948, haviam posições contrárias à futura ocupação desta área mas os dados disponíveis indicam que sempre prevaleceu a idéia de parque associado a vias expressas.

Entre 1948 e 1949, época das proposições para a Esplanada de Santo Antônio, houve por parte de Reidy e de sua equipe, uma ênfase maior de projeto na área do desmonte, área de grande centralidade viária, com prejuízo para a área do aterro. Sem dúvida, no estágio em que se encontrava o desenvolvimento da cidade, o desejo maior era imprimir uma marca contundente da modernidade, na área de maior complexidade – a Área Central – completando, na escala da cidade, a exitosa experiência brasileira do prédio do Ministério de Educação e Saúde, na Esplanada do Castelo.

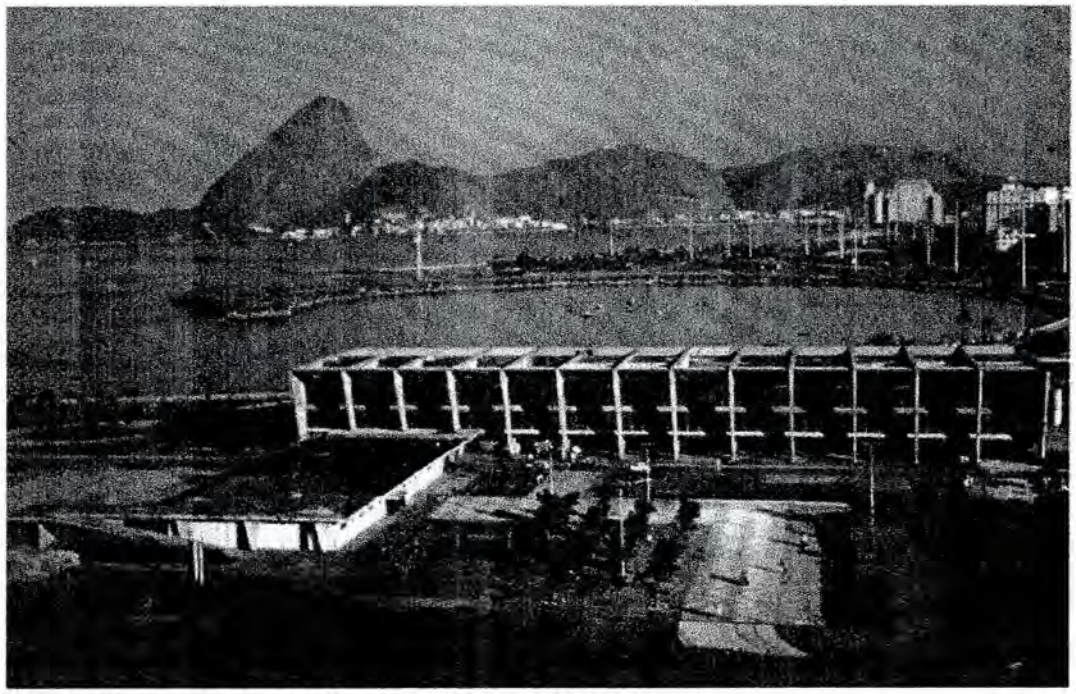


Figura 22 - Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

[14] FERRAZ, Marcelo Carvalho. (Coordenação). *Affonso Eduardo Reidy. Editora Blau, São Paulo: 1999.* Pág. 164

Assim entendido o valor simbólico do projeto de intervenção na Esplanada, compreende-se que a valorização urbanística de novos espaços da orla estava, naquele momento, em segundo plano.

Quando Reidy, esboça em 1953 as primeiras idéias do partido do projeto do Museu de Arte Moderna, assume integralmente a urbanização do Aterro Glória-Flamengo como um parque.

É provável que a estreita amizade que cultivava com o paisagista Burle Marx (c. 1909 - 1994)tenha provocado uma troca de opiniões sobre a necessidade de continuar o grande jardim da Praia de Botafogo pelo aterro Glória-Flamengo, emoldurando todo o novo contorno da Baía de Guanabara com uma elegante *parkway*.

No projeto do MAM e de seus jardins identificamos um Reidy integralmente comprometido com a urbanização do aterro como um grande parque público construído à beira-mar. Enquanto na Esplanada de Santo Antônio a imagem da modernidade desvelava-se com maior força na proposta da auto-pista elevada, na área do aterro impõe-se a figura do parque urbano em orla articulado a vias expressas.

Na sensibilidade com que trata a relação do edifício com o lugar, na preocupação com a fluidez da paisagem através do edifício, no incitamento ao espetáculo da paisagem, identificamos uma matriz compositiva semelhante a dos seus projetos de Pedregulho (1946) e da Gávea (1952).

Entretanto, no MAM,elaborado em parceria com o paisagista Burle Marx, há uma maximização da relação do espaço edificado com o espaço aberto. O desenho da paisagem como extensão do desenho do objeto arquitetônico é tratado de forma pormenorizada; as intermediações de escala criadas nos espaços arquitetônicos (espaços cobertos, terraços, pérgulas, platibandas de sombreamento, rampas, pátios) estão em perfeita conjunção com os elementos paisagísticos; a valorização das características do lugar (visuais, fluidez de espaços, espécies da flora brasileira) e a valorização das circunstâncias existentes, configuram uma forma peculiar de relação entre objeto construído e a paisagem, no cenário moderno Brasileiro.

Segundo o próprio Reidy (1953):

"O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro será construído em terreno para tal fim cedido pela municipalidade e situado na área que está sendo aterrada ao longo da Avenida Beira Mar, nas proximidades do Aeroporto Santos Dumont. Esse aterro será continuado até o morro da Viúva, com material proveniente do desmonte do Morro de Santo Antônio e área resultante, de acordo com o plano aprovado, destinar-se-á exclusivamente a atividades esportivas, recreativas e culturais. Surgirá assim um grande parque público à beira mar, dotado de instalações para a prática de esportes náuticos, banhos de mar, "play-grounds" ,restaurantes, auditório ao ar livre, biblioteca infantil, museu de arte, etc...

O anteprojeto a que deverá, em linhas gerais, obedecer a construção do Museu de Arte Moderna, recentemente aprovado pelo Sr. Prefeito, é parte integrante do referido plano de urbanização"[15]

Conforme depoimento do autor do projeto, o prédio do MAM, que em 1948 não fazia parte da urbanização do Aterro Glória-Flamengo, na década de 50 é o elemento desencadeador da integração da área aterrada ao contexto da cidade.

Há um deslocamento do olhar do arquiteto da área central da cidade – núcleo de sua formação – para a área da orla - área de expansão no sentido sul.

O Museu de Arte Moderna nasce como um monumento da modernidade dos anos 50, abrindo ao cidadão as portas do futuro parque do Flamengo.

Na perfeita inserção do edifício do MAM ao parque e à paisagem, exalta a importância do paisagismo como instrumento mediador entre paisagem natural e objeto arquitetônico.

O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro concebido como uma estrutura leve e transparente, de horizontalidade marcante, significou o resgate da urbanização do Aterro Glória-Flamengo como parque urbano à beira mar (figura 22).

[15] Reidy, Affonso Eduardo. Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. In: Revista Municipal de Engenharia, 1953. Pág. 125.

2.4. O PARQUE DO FLAMENGO

A partir da definição técnica e política da Prefeitura de construir um parque no Aterro Glória-Flamengo, Reidy e os arquitetos Edwaldo Vasconcelos e Hélio Mamede, também do quadro da Prefeitura, elaboram o primeiro projeto especificamente da área do aterramento, no ano de 1953 (figura 23).

O ponto focal da proposição de 1953 era a implantação do projeto do Museu de Arte Moderna em grande parque público, onde outros edifícios de menor porte estariam espalhados, apoiando atividades de caráter esportivo, recreativo e cultural.

Reidy e sua equipe sustentam neste projeto a concepção funcionalista utilizada nas propostas anteriores para a Esplanada de Santo Antônio.

É reeditada a idéia do edifício dentro do parque, enquanto equipamento urbano, porém o entorno, enquanto paisagem, adquire um novo peso na composição. Dentro dos mesmos preceitos modernos de 1948, a área do parque se estrutura a partir do sistema viário: uma autopista elevada, que nasce no centro da cidade, sentido norte-sul e que na parte média do aterro liga-se a uma pista de alta velocidade. Na interface com o bairro, liga-se a uma pista de baixa velocidade.

Apesar da determinação de construir um parque junto com o prédio do MAM, a obra do edifício foi encaminhada mas a urbanização do parque mais uma vez não foi adiante.

O grande crescimento do número de veículos na cidade, somado às naturais dificuldades de sítio, transformavam o espaço do aterro em grandes áreas de estacionamento e pistas de alta velocidade, afastando

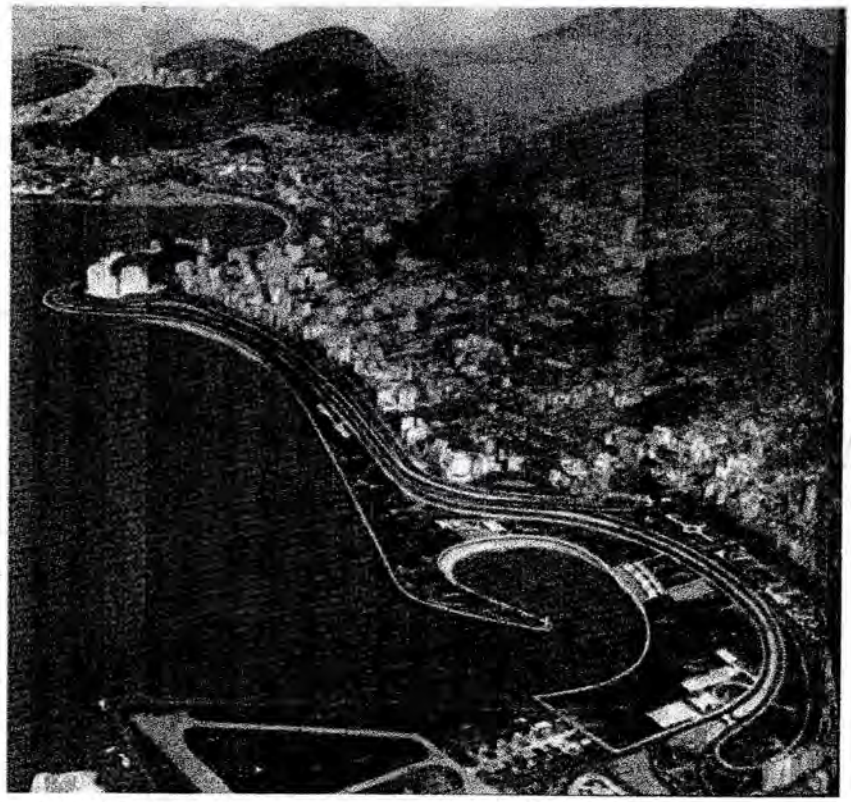


Figura 23 - Vista aérea do Parque nos anos 60.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

progressivamente o lazer do carioca da beira do mar.

As obras do aterro desencadeadas no início da década de 50 permaneciam apenas com o traçado inicial de duas vias de alta velocidade. Como o projeto de 1953 não havia sido consubstanciado até o início dos anos 60 e as necessidades mais prementes, dentro de uma visão tecnicista, canalizavam-se para a circulação, a idéia de urbanização enquanto parque foi deixada de lado, com seu destino sendo orientado para a construção de mais 16 pistas de alto tráfego.

No governo de Carlos Lacerda, período de 1960 a 1965, foi nomeada Carlota Macedo Soares para promover a urbanização do aterro na condição de representante dos ideais da elite carioca, a qual já havia conquistado um lugar na paisagem da Baía de Guanabara através do Museu de Arte Moderna, ícone cultural da modernidade dos anos 50.

Ela assume a empreitada da urbanização da área, incumbida de completar o sonho da burguesia carioca – um espaço cosmopolita, idealizado segundo o ideário moderno – na orla da Baía de Guanabara.

Reidy é procurado por Carlota para completar seu projeto de 1953 e finalmente implantá-lo. Traumatizado com todos os impasses surgidos no Departamento de Urbanismo da Prefeitura em relação às suas propostas, impõe como condição para retomar o projeto a criação de uma comissão para tratar do assunto fora do âmbito da Prefeitura. Lacerda aceita a condição, sendo montado um escritório na própria área do aterro.

A equipe básica que desenvolveu o projeto foi composta pela própria Carlota, como presidente, pelos arquitetos Reidy, Jorge Moreira e Hélio Mamede, e pelo paisagista Roberto Burle Marx, que assim referiu-se ao arquiteto:

"...a inventividade, a procura de novas proposições se respaldavam no conhecimento que procurava acumular, como ferramenta para respostas completas e objetivas aos problemas que surgem na resolução dos espaços. Assim Reidy foi somando experiência em tudo aquilo que se relacionava com arquitetura, desde as técnicas construtivas, passando pelo cálculo estrutural, até o menor detalhe de construção de um jardim.

Nos projetos que trabalhamos juntos, este modo de atuar sempre me contagiou, ficando caracterizado o verdadeiro trabalho de equipe, aquele em que se compatibilizam, sem prioridades, as necessidades de todos os profissionais envolvidos.[...] Assim foi no parque do Flamengo, em que sua atuação como urbanista definiu o traçado viário atual, que permitiu utilizar como parque uma área fadada a ser um emaranhado de avenidas com pequenas ilhas verdes.[...] "[16]

[16] FERRAZ, Marcelo Carvalho (Coordenação). Affonso Eduardo Reidy. Editora Blau, Portugal: 2000. Pág. 164

Sintetizando, o período de concepção e de destinação do Aterro Glória-Flamengo iniciou no final da década de 40 junto com o projeto para a Esplanada de Santo Antônio. Foi retomado em 1953 em função do projeto do MAM. A execução do Aterro iniciou-se entre 1952 e 1954 e foi finalizada no ano de 1958.

O projeto de urbanização do parque foi retomado em 1962.

2.4.1. O Projeto Implantado

O aterro, realizado preponderantemente com as terras do desmonte do Morro de Santo Antônio, com 1.200.000 m2 de área, configura-se como uma faixa longa e estreita de contornos sinuosos, alcançando mais de cinco quilômetros de extensão. Na porção norte, junto ao aeroporto Santos Dumont, cria uma enseada protegida, ideal para os esportes náuticos. Deste ponto em direção ao sul, retoma uma curva aberta e generosa que finaliza em dilatação nas imediações do Morro da Viúva, desenhando uma enseada própria para banhos, com aproximadamente um quilômetro de extensão e não mais que dez metros de largura(figura 24).

Reidy reedita no projeto implantado a idéia da autopista no nível do solo, como projeto de engenharia ordenador da cidade moderna, lição corbusiana tão cara ao arquiteto. Assim, ao defrontar-se com uma área estreita e alongada entre o mar e a cidade que conectaria o Centro do Rio com a Zona Sul, inspirado nas idéias de cidade linear propostas pelo mestre franco-suíço na década de 30, dá continuidade às duas autopistas existentes através de um percurso de linearidade ondulante.

Em harmonia com o traçado sinuoso das pistas, desenha, com eloqüência, uma nova geografia para o contorno do aterro, consagrando as linhas naturais existentes.

O projeto do parque do Flamengo sintoniza com sensibilidade o traçado ondulado das autopistas, o novo contorno da orla e a paisagem romântica construída por Burle Marx na superfície do aterro, modelando, de forma contundente, a moderna paisagem da Baía de Guanabara.

A composição do espaço, que em projetos urbanos anteriores nascia de uma centralidade que associava elementos periféricos – caso do projeto para a Esplanada de Santo Antônio – no Parque do Flamengo desenvolve-se a partir da linearidade do sistema viário e da horizontalidade da paisagem.

A concepção do Parque do Flamengo origina-se do diálogo antagônico, idealizado pelo projeto modernista, entre a técnica da engenharia viária das largas pistas de alta velocidade e a natureza, enquanto amplas superfícies verdes destinadas ao uso público.

O objeto arquitetônico enquadra-se, neste contexto, de maneira secundária, na condição tipológica do edifício dentro do parque.

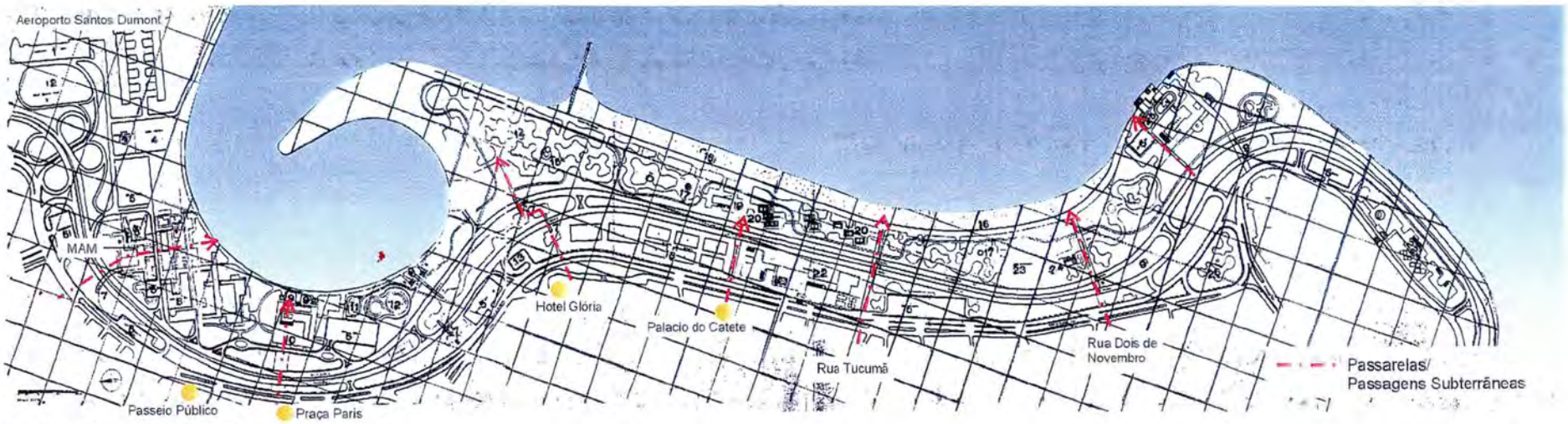


Figura 24 - Projeto do Aterro
Fonte: Acrópole nº337/março 1967

Apesar do contraste deliberadamente marcado entre a paisagem natural e a racionalidade técnica utilizada no desenho e na tecnologia construtiva das vias, das passarelas e dos objetos arquitetônicos, o projeto do parque mantém um sentido de totalidade através do tratamento paisagístico e da consagração da escala horizontal linear de seu espaço. Contém um equilíbrio entre os aspectos pragmáticos de um parque de lazer urbano em orla e seus aspectos figurativos: as passarelas e as vias expressas que cortam todo seu comprimento.

Como vimos, a idéia de associar um parque urbano com vias expressas de ligação de áreas opostas da cidade origina-se da concepção americana de *parkway*, idéia de uma área verde longitudinal acompanhando grandes avenidas de tráfego, dentro da cidade. Foi Olmsted que construiu a expressão moderna, para a América, do parque urbano isolado e da integração entre cidade e campo, no mesmo desenho. Esta mesma idéia já havia sido utilizada, na década de 50, nos jardins do aterro da praia do Botafogo.

No entanto, o Parque do Flamengo, fruto de sua localização em uma das mais belas baías do mundo, agregou ao parque de passagem, atividades típicas da cultura do lazer de orla com atividades de lazer urbano. O seu programa manifesta-se atrelado às características da paisagem: visuais, superfícies planas, contornos curvos.

As vias expressas, as passarelas de pedestres nos locais de maior atratividade, a enseada da Glória com a marina para barcos, a nova área balneável da praia do Flamengo e mais uma variedade de ambientes, estruturados paisagisticamente por meio de grupos de vegetação, plataformas, coberturas, bancos, escadas e caminhos, conformam um conjunto diversificado de lugares com apreensões distintas da paisagem local.

As travessias de pedestres, para garantir segurança aos usuários do parque, foram projetadas em nível superior ou inferior, nos pontos que receberiam os elementos de atração. Assim é o caso da passarela Paulo Bittencourt em frente ao Museu; é o caso da previsão de uma passagem em nível inferior em frente ao Monumento aos Pracinhas, nunca executada; é o caso das passarelas nas proximidades do Hotel Glória que dão acesso à praia do Flamengo e ao cais de atracação na enseada da Glória.

Foram previstas outras travessias de pedestres em frente ao jardim do Palácio do Catete e no eixo das ruas Dois de Dezembro, Tucumã e Avenida Rui Barbosa, algumas delas em nível subterrâneo.

A liberdade plástica do desenho das autopistas, ao mesmo tempo que definia aproximações e afastamentos ao longo do percurso, com a intenção de provocar no espectador que ali passasse percepções variadas da paisagem, gerava uma grande complexidade no aproveitamento da área. Isto configurou categorias de espaços diferenciados dentro do aterro.

Na primeira faixa, entre a existente Avenida Beira-Mar e a primeira autopista, foram localizados os estacionamentos, os postos de abastecimento, as canchas de futebol e o edifício do play-ground do Flamengo, projetado por Reidy, intercalados por áreas verdes tratadas paisagisticamente.

Na segunda faixa, entre as duas pistas de alta velocidade, situaram-se canteiros verdes que, nas suas porções mais alargadas, receberam as passarelas de pedestres.

A terceira faixa, entre a segunda pista de alta velocidade e o mar, constitui o parque verdadeiramente. É a parcela de maior largura e de contato direto com o mar. Configura-se como uma extensa superfície plana que assume a conotação de elemento de composição de intensa força plástica: plano que põe em contato os volumes edificados, os espaços urbanizados, as passarelas de pedestres, as passagens subterrâneas e a orla da Baía de Guanabara.

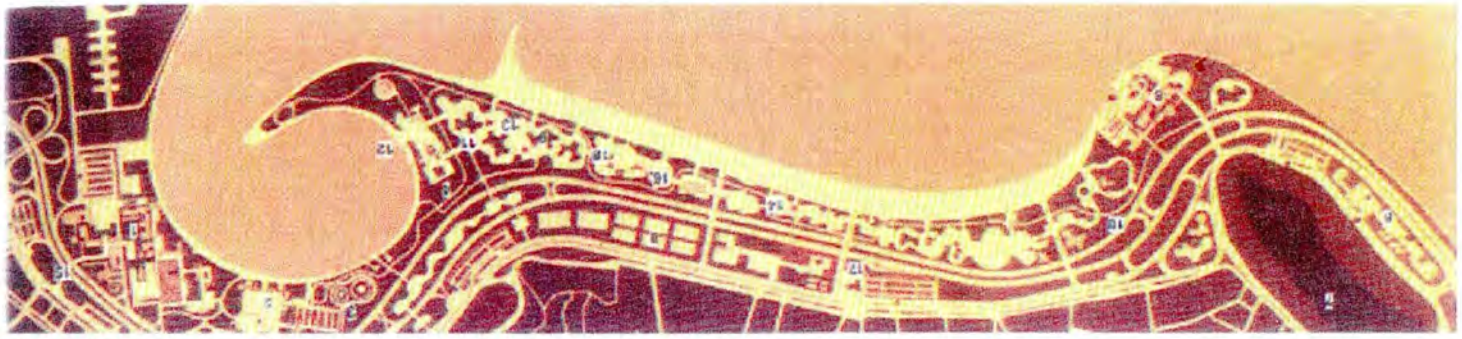


Figura 25 - Projeto do Aterro
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Nesta faixa situam-se as maiores atratividades do parque, distribuídas ao longo de sua orla e ligadas por um percurso local paralelo ao contorno do mar. Apesar de ser um espaço de passagem entre o sistema viário e o mar, recebe um tratamento paisagístico unitário, uma vez que muitos dos usuários ficarão envolvidos com as atividades urbanas do parque, tendo a orla apenas como uma referência de fundo.

Assim, o parque linear composto pelas três faixas apresenta dois eixos de composição da área do aterro, de caráter opostos: um eixo na escala da cidade, nitidamente moderno, desenhado na linearidade ondulante das autopistas; outro, na escala local, percurso pintoresco definido por Burle Marx através de caminhos próximos da beira do mar que conjugam as atividades do parque (figura 25).

Desta forma, iniciando o percurso pela passarela de pedestres Paulo Bittencourt, acessamos a praça – jardim, contexto paisagístico idealizado por Burle Marx que integra o aeroporto Santos Dumond com o Museu de Arte Moderna, a partir do qual alcançamos o Monumento aos Pracinhas. Os dois eventos, de caráter monumental, situados na enseada da Glória, foram tratados paisagisticamente em geometria regular, consoante com os preceitos da composição clássica. Representam a expressão mais enfática do jardim moderno urbanizado.

A seguir estão localizadas a estação do trenzinho que percorre o parque e a pista de aeromodelismo. Nas imediações, situa-se o primeiro conjunto de duas passarelas de pedestres projetadas por Reidy.

No início da nova praia do Flamengo encontra-se romanticamente implantada, próxima a uma área de bosques, a Pista de Danças e, logo a seguir, o Coreto, também de autoria de Reidy. Nestas imediações, atendendo tanto ao setor de canchas de futebol, situadas na segunda faixa do parque, como às atividades culturais referenciadas acima, situadas no parque propriamente dito, encontra-se o segundo conjunto de duas passarelas de pedestres, no eixo do hotel Glória, de autoria de Reidy. Sucedem-se, linearmente, outros equipamentos de lazer e culturais como o play-ground do Flamengo, o da Viúva e o teatro de Fantoches e Marionetes.

Um tratamento mais livre e orgânico de caminhos sinuosos, ambientes arborizados e urbanizados com espécies nativas e exóticas, uso de cor e texturas variadas é utilizado na união dos espaços citados acima, prolongando-se no sentido sul ao longo da praia do Flamengo onde, no extremo norte, existe a previsão de um restaurante.

O paisagismo plástico de Burle Marx aplicado com sensibilidade, tal como um fio condutor que estabelece as transições necessárias entre os ambientes abertos e os elementos edificados mistura com habilidade o geometrismo do jardim francês com o romantismo e organicidade do jardim inglês (figura 26).

Todos os pequenos prédios construídos no parque em apoio às atividades de lazer ou culturais foram projetados em escala adequada às características da paisagem, não competindo com sua horizontalidade. O projeto dos postos de gasolina ao longo das vias expressas são marcações discretas, dissimuladas na paisagem. No nível do parque permaneceram apenas as bombas e uma cobertura com aspecto de pérgola, sob a qual foram enterrados todos os serviços complementares.

Nas edificações projetadas por Reidy, entre 1962 e 1965, o Pavilhão do Play-ground do Morro da Viúva e do Flamengo, o Coreto e a Pista de Danças e Espetáculos ao Ar Livre, investigaram sistemas formais diferentes na linguagem do concreto armado.

No Pavilhão do Play-ground do Flamengo utiliza uma cobertura de curvas invertidas com grandes balanços que geram áreas de sombreamento apropriadas a um parque (figura 27).

No Pavilhão do play-ground do Morro da Viúva, de planta circular de 22m de diâmetro, utiliza como cobertura uma casca de concreto armado plissada que se prolonga do teto à parede, formando uma superfície contínua (figura 28).

No Coreto utiliza uma cobertura de concreto armado quadrada sustentada por um único pilar central implantado em uma superfície elevada um metro acima do solo, com planta de forma estrelada (figura 29).

Na Pista de Danças e Espetáculos emprega duas plataformas circulares de diâmetros diferentes, implantadas em cotas desiguais. A maior delas, no nível inferior, funciona como uma arena e a menor como um palco suspenso. Para Eduardo Corona, (1967) a composição da Pista de Danças, onde o elemento de composição é o circulo, é uma decorrência plástica da evolução natural do ato de dançar (figura 30).

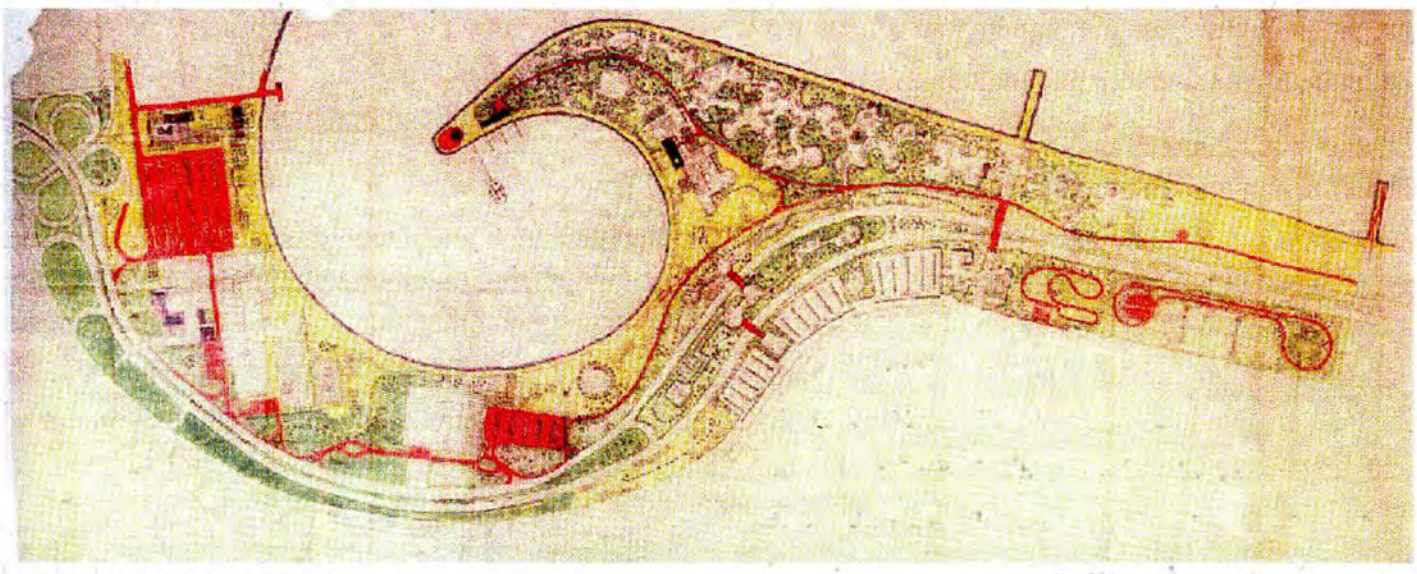


Figura 26 - Projeto do Paisagismo
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Assim como o tratamento paisagístico estabelece escalas de transição nos espaços abertos do parque, a diversidade de soluções formais dos prédios ilustrados corporifica signos urbanos de identificação para seus usuários.

No procedimento de expansão por desmonte e aterramento do espaço antes ocupado pelas águas, caso da orla dos bairros da Glória e do Flamengo, as intervenções souberam recompor o contorno da orla com maestria. É possível que a supremacia da beleza local tenha imposto aos planejadores um sentimento de cumplicidade na manutenção da estética da paisagem original.

A urbanização do aterro Glória-Flamengo, concretizada na construção do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro e na implementação do Parque do Flamengo é testemunho de uma ação de planejamento que compõe equilibradamente critérios técnicos e estéticos.

2.4.2. A Inserção da Área Aterrada na Estrutura Urbana Existente

O projeto de duplicação do circuito da Avenida Beira-Mar no aterro foi pensado, desde 1948, independente do contorno desta avenida. A idéia sempre foi de uma autopista elevada nascendo no centro da cidade e se conectando a outra pista de alta velocidade que se desenvolveria na parte média da área aterrada. Esta, por sua vez, estaria vinculada a uma pista de baixa velocidade mais próxima do bairro, a antiga Avenida Beira-Mar.

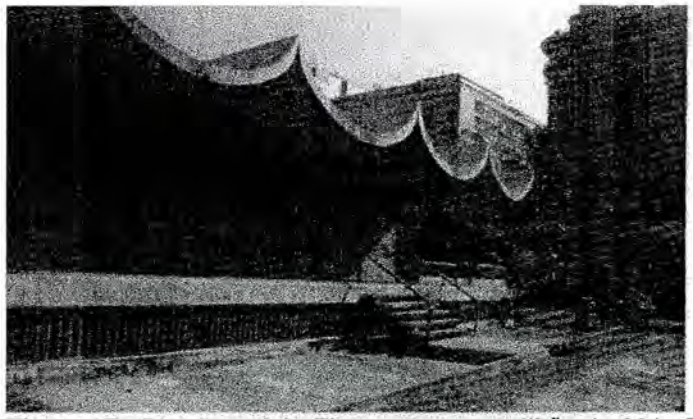


Figura 27 - Play-groud do Flamengo - o pavilhão de 391m² está situado numa plataforma elevada um metro do solo. Suas paredes laterais levemente inclinadas apoiam uma cobertura de quatro clarabóias invetidas.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Figura 28 - Maquete do Play-groud Morro da Viúva
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

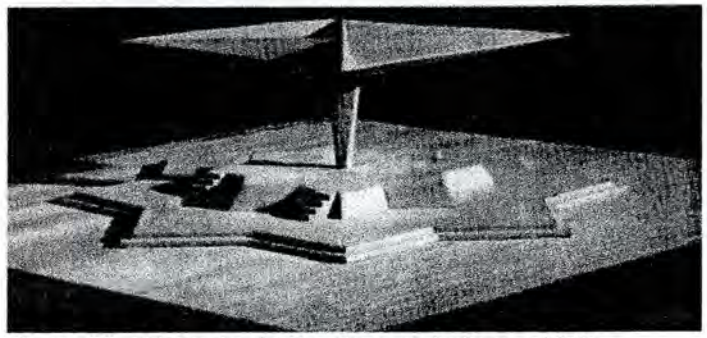


Figura 29 - Maquete do Coreto projetado em 1962
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

À semelhança das propostas para a área do desmonte, na proposição para a área do aterro, o sentido de totalidade do projeto parte do sistema viário, tanto como um elemento que ordena, articula e organiza o espaço urbano do parque, como, na escala macro da cidade, que coloca em conexão os setores norte e sul. É um parque pensado para a cidade e que intencionalmente não se associa à escala do bairro.

Como apontou Caixeta (1999), a proposta de Reidy para a Esplanada de Santo Antônio continha a contradição do projeto moderno de não se preocupar com a escala de transição entre os espaços da Esplanada e os espaços locais. No caso do projeto do Parque do Flamengo a questão se repete. É um espaço que não se origina no contexto urbano próximo, mas paralelo ao mesmo; não é uma área aberta dentro de um espaço urbano construído, é um espaço de orla que contorna a Baía de Guanabara, uma longa superfície plana à beira-mar, apenas aderida à cidade pela antiga Avenida Beira-Mar (figura 31).

O Projeto do Parque do Flamengo propõe duas escalas de percepção da paisagem. A primeira, de caráter macro, representa a exaltação da paisagem do parque enquanto grande superfície plana percebida em sua plenitude nas passarelas em nível, na plataforma do Monumento aos

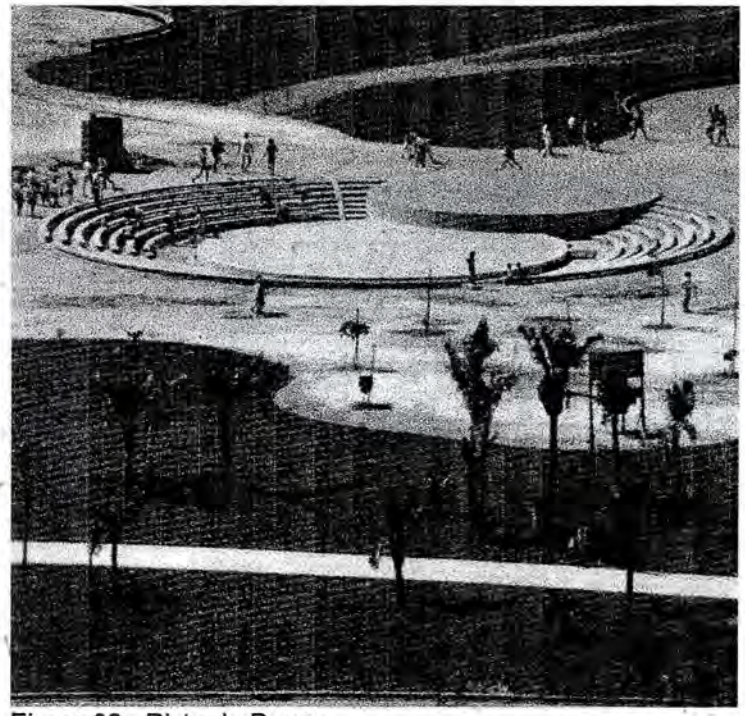


Figura 30 - Pista de Dança
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Figura 31 - Vista aérea do Parque do Flamengo nos anos 60.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Pracinhas e no terraço do Museu de Arte Moderna. Uma apreensão mais intimista desenvolve-se nos ambientes ao longo da Beira-Mar, na Praia do Flamengo (figura 32).

A segunda, uma percepção dinâmica da paisagem do parque e da Baía de Guanabara, pelo desenho livre e tortuoso das autopistas que cruzam toda a sua extensão. A idéia original, autopista elevada de percurso ondulante, exaltaria ainda mais a compreensão dinâmica desta paisagem, colocando o cidadão que ali transitasse na real condição de testemunha de um espetáculo grandioso. Ambas se formalizam no espaço do parque independentemente da cidade existente.

No cuidado e sensibilidade com que trata a exuberância da paisagem local, no projeto do parque, identificamos a raiz da lição de Lúcio Costa, quando resgata a importância do lugar e através de semelhanças entre as curvas da arquitetura barroca e a paisagem brasileira, sinaliza na direção da criação de um racionalismo brasileiro mais livre e contextualizado do que o racionalismo ortodoxo europeu e americano.

Reidy denota sabedoria ao enfrentar as diversas fatias que o parque apresenta, com heterogeneidade e autonomia, porém sem prejuízo da idéia de todo. Neste aspecto é fundamental o papel do paisagismo como instrumento de identificação e articulação dos diferentes tipos de espaço gerados pelo seccionamento das vias expressas.

No entanto, a relação mais direta do parque com seu entorno imediato revela-se de forma tênue e insuficiente, exceção ao Museu de Arte Moderna, que, pela sua singular condição de monumento de animação de público, é plugado na Avenida Beira-Mar pela passarela Paulo Bittencourt, obra escultórica de rara beleza (figura 33).

Projetada com a peculiar sensibilidade de Reidy, rompe com a tipologia tradicional de uma passarela e impõe uma plasticidade impactante, através de um perfil suavemente curvo de seções variáveis que , como no desenho das auto pistas, cria alargamentos e dilatações, reproduzindo um percurso dinâmico na travessia dos pedestres. No centro, onde a seção torna-se mais delgada, a altura máxima é de 2,70 metros. Como recurso para reduzir a altura a ser vencida na travessia das pistas e diminuir a estrutura da passarela, as pistas de tráfego foram rebaixadas. O vão a ser vencido era de 56 metros e foi estruturalmente concebido em três porções, a central apoiada e os dois extremos em balanço.

As outras passarelas, também de caráter escultórico, nas proximidades da enseada da Glória, e as passagens subterrâneas distribuídas no sentido sul do parque, em eixo com as vias perpendiculares existentes, proporcionam, em realidade, muito mais vínculos entre as faixas do parque do que ligações com o entorno urbano existente.

O projeto do parque não manifesta, de forma explícita, a intenção de estabelecer uma relação com signos urbanos do entorno existente. Burle Marx, no ano de 1955, ao conceber um jardim moderno para a Praia de Botafogo, manifestou que aquele jardim deveria prolongar-se como um todo contínuo pela Praia do Flamengo-Glória, integrando-se ao Passeio Público – origem do fruir da paisagem marítima na Baía de Guanabara – e, segundo palavras suas, um dos jardins públicos mais belos já idealizados neste país. Burle Marx sempre exaltou a importância e a beleza do

espaço do Passeio Público, numa justa homenagem ao Mestre Valentim e a Auguste Marie Glaziou, pioneiro no emprego harmonioso de plantas da flora brasileira com plantas de climas semelhantes, de outras partes do mundo.

Indicava, naquela ocasião, a necessidade de uma remodelação física e paisagística da praça Paris, para que este intento pudesse se viabilizar. Nesta preocupação existe, em primeiro lugar, uma visão de conjunto da paisagem, e em segundo, uma valorização dos marcos históricos que ajudaram a construir o espaço público do Rio de Janeiro.

Não há dúvida de que, apesar de uma grande sintonia entre o paisagismo de Burle Marx e o projeto urbano do parque e dos edifícios de autoria de Reidy, na concepção do primeiro encontramos uma modernidade que compõe com as origens e valoriza a continuidade histórica, dentro de um enfoque romântico, enquanto na do segundo, encontramos uma modernidade que afirma-se no contraste com os eventos urbanos pré-existentes.

As autopistas e as passarelas de apoio, situadas na enseada da Glória, não são elementos de articulação com o contexto existente. São obras tecnológicas idealizadas com racionalidade e poesia que se impõem na paisagem, com autonomia. Simbolicamente, são elementos de afirmação entre o velho e o novo, entre a capacidade inventiva e a sua solução técnica, em contraste com a natureza e a cidade existente. São elementos de representação que proporcionam uma continuidade urbana virtual. Não há dúvida que a feitura do Parque do Flamengo representou a abolição da via-corredor.

Reidy cria um parque cosmopolita que responde ao ideal de modernidade da elite carioca, pautado na qualificação da paisagem da

Figura 32 - Passarelas dos Pedestres
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

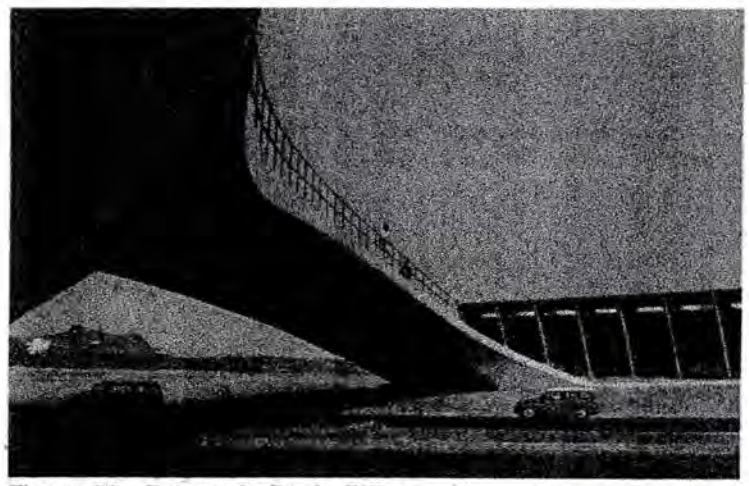


Figura 33 - Passarela Paulo Bittencourt.
Fonte: Affonso Eduardo Reidy, 1999.

Baía de Guanabara.

Apesar do conhecimento acumulado sobre a cidade do Rio e do cuidado com que tratou a paisagem do aterro, o projeto do Parque do Flamengo é um projeto moderno, independente e autônomo do tecido urbano tradicional. Significou a concretização da assinatura do projeto modernista na orla carioca, amadurecido desde o início do século com as obras de Pereira Passos, com as contribuições de Agache e de Le Corbusier.

O projeto do Parque do Flamengo constrói uma paisagem moderna, em similitude com a força impositiva da paisagem natural, integrando a funcionalidade da cidade moderna, na figura do parque urbano à beira-mar, com valores de plasticidade e beleza peculiares da cultura brasileira. Sua concepção urbanística soube equilibrar os conteúdos herdados do romantismo, difundidos pela Escola Nacional de Belas Artes com os conteúdos pragmáticos do positivismo protagonizados pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

O Parque do Flamengo foi o último grande projeto paisagístico nacional que aliou capacidade técnica, vontade política e capacidade financeira na implantação global de um projeto de espaço urbano aberto, em curto espaço de tempo.

2.4.3. O Parque do Flamengo 35 Anos Depois

A singularidade do parque reside na sua localização ao longo da orla do Flamengo, Glória e Botafogo, de onde desfruta-se a notável paisagem da Baía de Guanabara com o Pão de Açúcar e na diversidade de espaços e equipamentos que congrega: a praia, os bosques, os caminhos sinuosos, as canchas de esporte, a ciclovia, o MAM, o coreto, o anfiteatro, entre outros.

Seu mix de usos atrai, há mais de três décadas, milhares de pessoas, de idades e níveis sociais diferentes, durante o dia e à noite.

Aos domingos, as autopistas que cruzam o parque são fechadas ao trânsito e o local chega a receber 300.000 pessoas.

O projeto original não foi implantado na sua totalidade. Assim, onde hoje localiza-se a marina da Glória, havia a previsão de um aquário municipal; da mesma forma, na extremidade sul havia a previsão de um restaurante à beira-mar com áreas semi-abertas voltadas para a paisagem do mar. Ele não chegou a ser executado dentro do espírito de sua concepção. Em seu lugar foi instalado o restaurante Rio's que invadiu uma área original do jardim projetado por Burle Marx, para uso de estacionamento. Mesmo com estas lacunas, o paisagismo de Burle Marx, implantado em toda a extensão do parque, garantiu o sentido de totalidade do projeto original.

Desta forma, desde a sua implantação na década de 60 até a atualidade o Parque do Flamengo sustenta, com coerência, as suas funções primeiras: eixo de ligação entre o Centro e a Zona Sul e local de lazer à beira-mar.

No entanto, um parque com cerca de 1200000 m², composto por uma extensa gama de espécies botânicas, espelhos d'água, equipamentos e que recebe um fluxo constante de público, exige manutenção e vigilância permanentes.

Como outras áreas públicas abertas deste país, o Parque do Flamengo, ao longo de sua existência, não recebeu a manutenção recomendável e vem sofrendo um processo de descaracterização de sua paisagem natural: colocação de elementos alheios ao projeto, extinção de espécies botânicas, vandalismos, entre outros.

A sensação é de um parque abandonado com marcas contundentes de degradação que dificultam a leitura do projeto original.

Embora tenha sido tombado por sua especificidade – único na forma e no uso – e pelo reconhecimento público de sua qualidade enquanto espaço urbano aberto, o poder público municipal não vem dando-lhe a devida atenção.

Na década de 90, dentro do programa Riomar – projeto do governo municipal de revitalizar a orla do Rio de Janeiro no trecho entre o aeroporto Santos Dumont e o Morro Dois Irmãos, no Leblon – foi idealizado um projeto de remodelação do Parque do Flamengo. Havia como premissa da remodelação, a flexibilidade em função das modificações dos hábitos de lazer do carioca.

O diagnóstico da situação do parque, considerando as dificuldades de manutenção, a falta de consciência ecológica dos usuários e a falta de segurança, apontou:

- falhas na vegetação original, vegetação danificada criando áreas sem sombra e sem uso;
- descaracterização das formas orgânicas do paisagismo de Burle Marx pela falta de separação entre os pisos e os canteiros de vegetação;
- falta de mobiliário urbano de apoio das atividades esportivas (sanitários, bebedouros, bancos);
- ausência de tratamento paisagístico entre o calçadão da Praia do Flamengo e o parque que reforçasse a potencialidade da localização frente ao mar e a exploração da contemplação da paisagem;
- falta de orientação aos usuários para acessarem aos principais pontos de referência do parque.

A partir da premissa da flexibilização, as diretrizes de intervenção foram de duas ordens: as de recomposição do projeto original e as de atualização de seu programa de uso.

As primeiras incluem a recuperação das formas orgânicas do paisagismo de Burle Marx, através da adequada separação entre pisos e canteiros, da recuperação do desenho original de pisos e espelhos d'água e da reposição de espécies botânicas. Estão também previstos a recuperação dos teatros de Marionete e de Arena. Destaca-se a previsão de tratamento paisagístico do calçadão da Praia do Flamengo estendendo-o até a Praia do Botafogo.

As segundas diretrizes, considerando as mudanças de hábito de lazer da população usuária do parque, incluem a criação da primeira pista profissional de skate da cidade, além de quadras de bocha e de gateball; modernização da pista de aeromodelismo, incluindo uma pista de

patinação.

Dentro da mesma ótica, as diretrizes de intervenção pretendem rever o uso do entorno da marina da Glória, integrando-a ao parque, assim como da área onde funciona o Restaurante Rio's, pela excepcionalidade de sua localização.

Está em fase de acabamento o novo projeto de sinalização do Parque do Flamengo, cujos principais conceitos foram fornecer claras indicações de seu pontos referenciais e apresentar a história do parque com informações educativas sobre o projeto paisagístico, os monumentos e suas plantas.

Enfatiza-se que o espaço do parque, mesmo com as descaracterizações e deformações citadas, ao longo de seus 35 anos de existência, mantém as suas funções precípuas e consegue concientizar e mobilizar a sociedade carioca na direção de sua revitalização e de sua atualização.

3. O ATERRO PRAIA DE BELAS

Os planos de Agache para o Rio de Janeiro e de Francisco Prestes Maia, (c. 1896-1965) para São Paulo, na década de 30, deram origem a planos de remodelação urbana em diversas cidades brasileiras.

A localização geográfica de Porto Alegre em uma estreita península, com um espigão central, que avança em direção a um lago onde desaguam cinco rios – escoadoura da área produtiva ao norte do Rio Grande do Sul – colocou a cidade como centro de toda a região econômica do Estado. Fato que imprimindo-lhe um desenvolvimento acelerado. Por outro lado as características topográficas de seu sítio, criaram problemas para a expansão de seu traçado e para seu desenvolvimento.

As margens norte e sul da península, neste processo, percorreram caminhos opostos que, serão avaliados do início deste capítulo, como subsídio para o entendimento das propostas urbanísticas para a margem sul.

Em vários períodos do desenvolvimento de Porto Alegre foram elaborados estudos de remodelação da cidade, no seu todo, ou em partes, buscando estabelecer diretrizes adequadas ao seu crescimento. A área da Praia de Belas, por suas características paisagísticas, foi um dos principais focos destes estudos.

A partir da primeira década do século XX sucederam-se vários estudos urbanísticos e planos de conjunto. O Plano de Melhoramentos de Jõao Moreira Maciel, de 1914; a Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre de Edvaldo Pereira Paiva (c.1911-1981) e de Luiz Ubatuba de Faria (c.1908-1954), de 1938;o Plano de urbanização da administração de Loureiro da Silva (c.1902-1964), onde incluem-se os estudos urbanísticos de Arnaldo Gladosch (c.1903); o Plano Diretor de Porto Alegre elaborado entre 1954 e 1955, precedido do Expediente Urbano coordenado por Edvaldo Pereira Paiva, em 1942 e pelo chamado Pré - Plano em 1951, de autoria de Demétrio Ribeiro e de Edvaldo Pereira Paiva.

Tendo em vista tratar-se do aterro Praia de Belas, o presente capítulo dará um destaque para a abordagem da área da Praia de Belas. Neste sentido, incluem-se na análise, além dos estudos e planos citados, os estudos específicos da urbanização deste setor, tais como o Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas de Edvaldo Pereira Paiva, de 1951, o Projeto Definitivo para a Urbanização da Praia de Belas, de 1955, o chamado Novo Projeto Praia de Belas, de 1961, alterado em 1970 e, por último, o projeto implantado, em parte do aterro Praia de Belas, do Parque Marinha do Brasil.

A análise morfológica das propostas se apoiará nos paradigmas urbanísticos do final do século XIX e início do século XX :Cidades – Jardins, as reformas urbanas de Haussmann, o Movimento *City Beautiful,* a Cidade Moderna e a Escola de Amsterdam, analisados no Anexo 1.

3.1. O DESENVOLVIMENTO DAS MARGENS DA PENÍNSULA

3.1.1. A Margem Norte

A origem do núcleo histórico de Porto Alegre está relacionada com a acessibilidade fluvial de seu sítio: uma península estreita que avançava sobre as águas do Lago Guaíba na confluência de cinco rios navegáveis, conexão com o interior do Estado e com o Oceano Atlântico, através da Lagoa dos Patos.

O início da ocupação, no extremo oeste da península, alastrou-se no sentido leste, pelo espigão central, hoje Rua Duque de Caxias e na sua margem norte. As praias do norte tinham como limite a Rua da Praia e na sua continuidade, mais tarde o Caminho Novo, atual Rua Voluntários da Pátria. As praias do sul tinham como limite o caminho da Praia de Belas, dividido na praia do Riacho e na praia de Belas, pelo Arroio Dilúvio.

As facilidades de acesso rodoviário com o norte do Estado agregadas com as boas condições de navegabilidade do lago junto à margem norte da península ratificaram-na como o eixo natural de expansão da atividade comercial da cidade, o que induziu à necessidade de conquistar áreas do Guaíba.

Assim, já em meados do século XIX, inicia-se um procedimento de remodelação da margem norte em função das exigências de maior espaço físico. Os primeiros aterros foram menores, se constituíam de pequenos avanços sobre o lago para um melhor aproveitamento dos terrenos particulares. Estes terrenos conquistados ao lago não usufruíam da sua presença pois tinham o fundo de seus lotes voltados para ele.

Depois da Revolução Farroupilha as companhias de comércio e navegação se concentraram nos arredores da já consagrada Praça da Alfândega, oportunizando um desenvolvimento do local. Novas construções se fizeram necessárias exigindo, conseqüentemente, novos avanços sobre o Guaíba. É neste período, meados do século passado, que se constrói a Nova Rua da Praia, posteriormente chamada de Rua Sete de Setembro.

Finalizava em um espaço público denominado Ponta do Arsenal, que foi transformado na Praça da Harmonia. A Praça da Alfândega foi reformada recebendo, na frente do Guaíba, um cais de pedra com duas escadarias. (figura 34)

Assim, na metade do século passado, a Rua Sete de Setembro assume importância como eixo de ligação da Praça da Alfândega com a Praça da Harmonia: os dois principais espaços públicos do período colonial relacionavam-se com a presença da água.

Na sua origem, a Praça da Harmonia foi um largo de execução dos condenados, então denominado Largo da Forca. Sempre teve o caráter de um espaço de reunião da população. No início do século passado concentrava a população pobre e sem recursos.

No ano de 1856, por iniciativa da Camâra Municipal, o local passou a chamar-se Praça do Arsenal. Em 1858, por força do novo aterro para

a implantação da citada Nova Rua da Praia, e também pela posição estratégica do local para quem chegasse à cidade de barco, a praça foi remodelada, avançando um pouco sobre o Guaíba. O novo logradouro recebeu o nome de Praça da Harmonia. Consubstanciou-se como o primeiro espaço público projetado com intenção plástica de referenciar a presença do Lago Guaíba. (figura 35)

Apesar da sua reformulação urbanística, em pouco tempo caiu em abandono. Em 1865 o local é reurbanizado com plantações de árvores e, em 1878, encontrava-se no seu auge, reunindo atividades de lazer variadas: rinque de patinação, espaço para briga de galos, tiro ao alvo, venda de comidas, bailes de máscaras, teatro de ópera. Era um típico local de lazer e recreação com desfrute da paisagem do Guaíba. (figura 36)

A segunda metade do século passado representou o momento de maior atratividade da praça na vida da cidade. Como pode-se observar na figura 36, o espaço da Praça da Harmonia, projetada aproximadamente 100 anos após o Passeio Público da cidade do Rio de Janeiro, remete à mesma tipologia: belvedere em cota superior a da margem; peitoril de ferro com leveza que induzia à continuidade visual e arborização propiciando sombreamento.

Em 1890 inicia-se um novo período de decadência da praça. Segundo Oliveira, Cappelletti, Osório (1998), torna-se ponto de encontro de intelectuais e também, de encontros e *rendez-vous* noturnos.

O abandono e a decadência chegam ao seu estágio máximo no início do século XX, quando a política desenvolvimentista do Governo Borges de Medeiros procura modernizar as cidades com a atualização de suas estruturas portuárias.

No ano de 1911 iniciam-se as obras de construção do porto, que já em 1913 tinha seu primeiro trecho de 140 metros concluído em frente

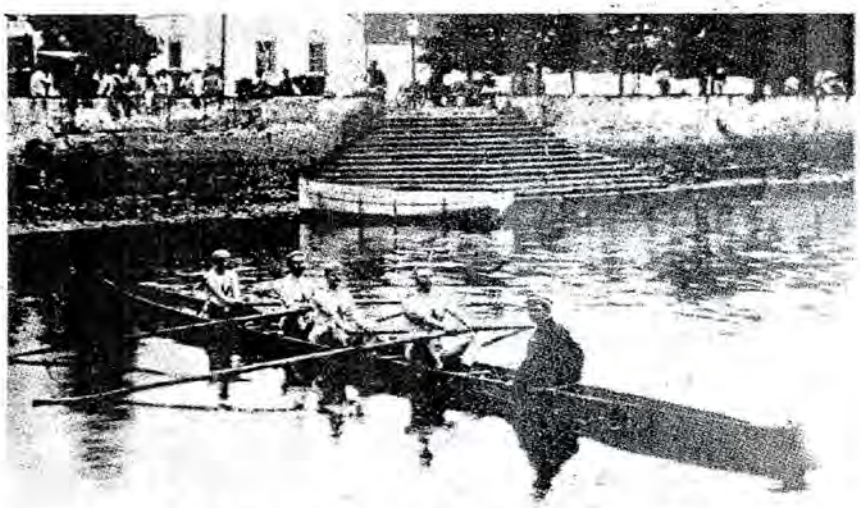


Figura 34 - Escadaria da velha alfândega em 1900.
Fonte: História Ilustrada de Porto Alegre

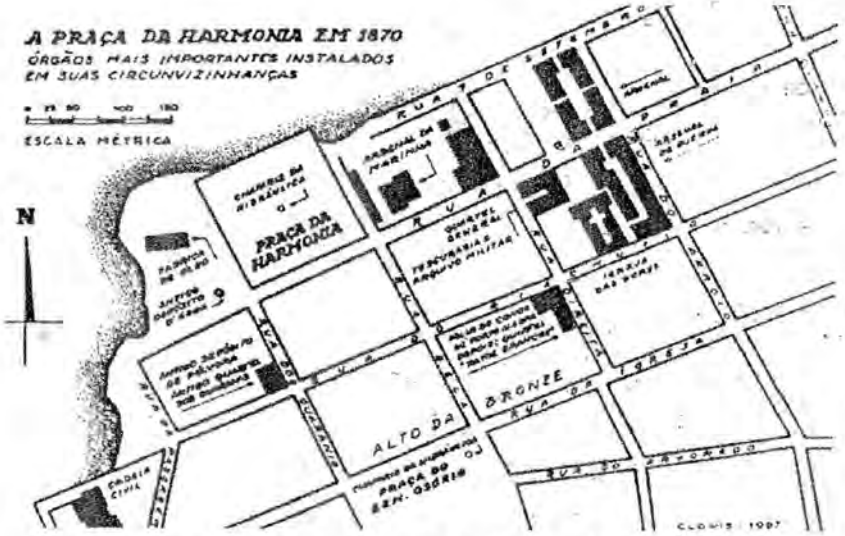


Figura 35 - Mapa de 1870 - contornos da Praça da Harmonia.
Fonte: Porto Alegre e sua formação, 1993

da Praça da Alfândega, onde estavam construídos os prédios da Delegacia Fiscal, Correios e Telégrafos e a própria Alfândega.

Em 1917, quando as obras do porto de Porto Alegre já estavam em pleno andamento, a Praça da Harmonia se transformou em canteiro de obras e perdeu seu caráter de local de lazer urbano e de contemplação do Guaíba.

Porto Alegre, alinhada com o cenário nacional, sanciona a margem norte do promontório como local de seu porto, tanto devido às melhores condições de profundidade do canal de navegação e dos ventos predominantes, como pelas tendências de crescimento que confirmaram a vocação comercial e industrial da Zona Norte. Na época, a Rua Voluntários da Pátria era um forte eixo de comércio.

Em 1921 foi inaugurado oficialmente o Cais Mauá, num trecho de 300 metros, estendendo-se até o largo da Rua Conceição. Possuía, na época, um armazém regular e outro provisório, um edifício administrativo, dois guindastes junto ao portão central e o pórtico de entrada. Desta forma, a zona central da cidade, no final da década de 20, tinha como arremate da sua borda norte o Cais Mauá.

Na década de 40 iniciam-se as obras do Cais Navegantes, dando continuidade, no sentido norte, ao Cais Mauá. Iniciando no Largo da Conceição até a Av. Sertório perfazia uma extensão de 2600 metros. Sua obra só foi finalizada em 1955 por ocasião da construção do canal do Gravataí, que transformou a ponta da várzea na ilha Humaitá.

Assim, os aterros de maiores dimensões da margem norte formalizavam-se no início do século, no período entre 1910 e 1950, expandindo o tecido urbano, em conformidade com o modelo de parcelamento tradicional existente, para dar suporte à instalação de novos equipamentos urbanos.

3.1.2. A Margem Sul

O desenvolvimento da margem sul teve um caráter muito diverso da margem norte devido a dois acidentes geográficos que impediam a acessibilidade mais direta do núcleo urbano consolidado com a praia do Riacho e com a praia de Belas: a grande altura a ser vencida do centro do espigão da península até a praia do Riacho e a desembocadura do próprio riacho que separava em duas partes o contorno sul da ponta da península (figura 3).

Quanto à praia de Belas – segundo informações do historiador Sérgio da Costa Franco (1992) – o caminho de Belas iniciava na embocadura do riacho e no rumo sul ia até a Ponta do Dionísio, atual área do Estaleiro Só. O caminho, na beira da enseada do lago, teria sido aberto pelo Conde da Figueira, governador da Capitania entre 1818 e 1820.

O modesto caminho de beira do lago era contornado por chácaras e sítios sendo que uma delas tinha como proprietário o Sr. Antônio Rodrigues Belas. Alguns historiadores atribuem a este fato o nome da enseada de Praia de Belas.

Tem-se notícias que em sessão da Câmara Municipal de 28 de agosto de 1824 ficou determinado que ninguém poderia extrair areia do caminho Novo de Belas.

A ocupação inicial da enseada com chácaras, no início do século XIX, começa a se mesclar, em meados do mesmo século, com a ocupação de moradores fixos, decorrendo disto problemas de saneamento. Conforme relato de Sérgio da Costa Franco:

"Em 1845 (abr./21), João Batista da Silva Pereira, futuro Barão de Gravataí, requereu marcação do alinhamento "onde deve mandar fazer a cerca em uma sua chácara que possui no Caminho de Belas." *Em 1857 os vereadores ordenaram o orçamento da despesa a ser feita com o aterro* "no caminho chamado Praia de Belas, desde a ponte de pedra até a frente da chácara de D. Feliciana Prima de Castro," *regulando-se a largura pela há em frente à casa da Baronesa de Gravataí* "[17]

No ano de 1845, o Barão de Caxias, vindo ao Sul para colocar ordem na Província de São Pedro após a Revolução Farroupilha, mandou executar a Ponte de Pedras sobre o riacho que dividia a Praia de Belas, formalizando a primeira ligação do promontório com o sul do município. Ali existia inicialmente uma ponte de madeira, que não resistiu à força das águas em períodos de cheias.

A construção da Ponte de Pedra não chegou a ser um fato indutor do desenvolvimento da margem sul até o limite do arroio.

Em 1864 foi construído o presídio de Porto Alegre no início do contorno sul da península, passando o local a ser denominado Ponta da Cadeia.

Em 1869 o Presidente da Província nomeou uma comissão para dirigir a construção de um cais de pedra na praia de Belas, a partir da Ponte do Riacho, que mais tarde foi estendido até as proximidades da cadeia.

Junto à Ponte de Pedras, mais perto da desembocadura do riacho, situava-se a Estação do Riacho (figura 38), de onde partia o trenzinho que percorria o contorno da enseada da Praia de Belas até a Ponta do Dionísio. Os trilhos do trem eram a única interferência do homem naquela paisagem(figura 39).

Em 1874, nas imediações do local, começou a funcionar a fábrica de gás destinada a fornecer iluminação pública à cidade. Pelo seu caráter de inovação esta parte da cidade ficou alcunhada de Volta do Gasômetro.

Conforme Roberto Pellin (1979), a estrada de ferro partia de uma plataforma na Estação do Riacho e vinha até a Ponta do Dionísio com a função de levar os cubos da "limpeza Pública" e também, transportar as pedras ali existentes para a construção do cais do porto. Não tinha inicialmente função turística, porém, por pressão dos moradores do bairro da Tristeza, em 1901 a linha passou a ser utilizada para transporte de passageiros, sendo então estendida até a praça da Tristeza.

[17] FRANCO, Sérgio da Costa. Porto Alegre, Guia Histórico. Editora da Universidade, P.A.:1992. pág. 333

Na cidade, seu ponto final continuava sendo a estação da Ponte de Pedra até que, em 1926, a linha férrea foi ampliada no sentido norte, cruzando o riacho por uma ponte de ferro, contornando a ponta da Cadeia e tendo seu novo ponto final na estação Ildefonso Pinto, esquina da Av. Borges de Medeiros com a Av. Mauá.

Observa-se então, que até meados da década de 20, o tímido desenvolvimento da margem sul era completamente desvinculado dos modernos procedimentos urbanos efetuados na margem norte. A sua ocupação ficou restrita à construção de alguns equipamentos públicos próximos da ponta da península, da linha férrea que partia da Ponte de Pedra e das chácaras e lotes do Menino Deus que tinham frente para a enseada.

A partir de 1924, com o início da abertura da Av. Borges de Medeiros e em 1926, com a construção da ponte de ferro sobre o riacho, permitindo que o trenzinho alcançasse a margem norte, desencadeou-se o processo de aproximação das duas margens.

Em 1932 estava pronta a construção do viaduto Otávio Rocha na Rua Duque de Caxias sobre a Av. Borges de Medeiros. O projeto do engenheiro Manoel Itaqui que baixou o nível original da antiga Gal. Paranhos e assim, permitiu a continuidade da Av. Borges de Medeiros no sentido sul, foi uma obra emblemática.

Em 1935 a Av. Borges de Medeiros alcançou a praça Montevidéu. Somente em 1943 foi aberto o trecho da Av. Borges de Medeiros entre a Coronel Genuíno e a Av. Praia de Belas. (figura 37)

A coragem de vencer a barreira da península, seu espigão central, derrubando prédios, explodindo morros e criando uma avenida monumental articuladora entre a centralidade da área do Mercado e do Porto com a enseada da Praia de Belas – área de paisagem notável – significou uma cirurgia nos moldes do urbanismo transformista de Haussmann na cidade

Figura 36 - Praça da Harmonia e sua vista para o Rio.
Fonte: Revista CEPA, Santa Cruz do Sul, 1998

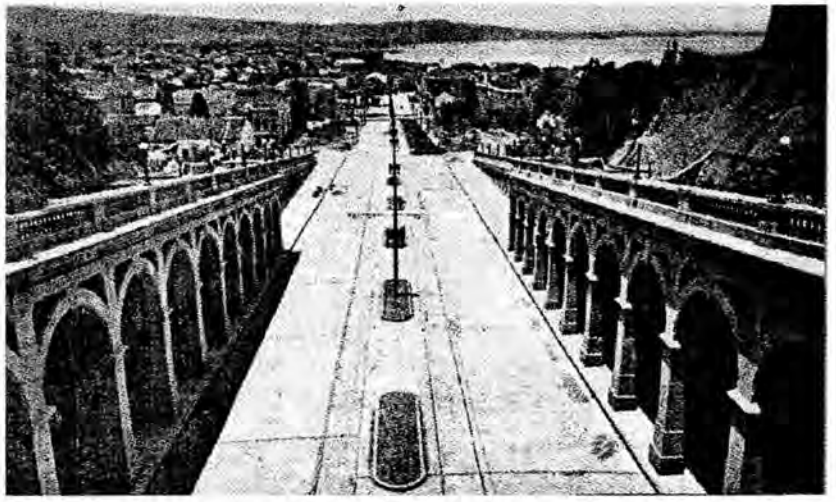


Figura 37 - A abertura da Avenida Borges de Medeiros.
Fonte: História Ilustrada de Porto Alegre, 1997

de Porto Alegre.

Desta maneira, na década de 30 e início da década de 40, consolida-se a integração da margem sul da península com o centro urbano, já estruturado, e com a margem norte, já arrematada pelo Cais Mauá.

As novas condições territoriais de ligação da Praia de Belas com a estrutura urbana consolidada na cidade proporcionaram a ligação, através de ônibus, com os bairros residenciais da zona sul.

Em 1932 a linha férrea foi extinta por não poder competir com o conforto e a rapidez do ônibus.

Pelo relato fica evidenciado que, enquanto a margem norte, na década de 30, já tinha seu contorno configurado pelas obras do porto e, conseqüentemente, um desenvolvimento atrelado às atividades produtivas de comércio e indústria, a margem sul, na enseada da Praia de Belas, se caracterizava ainda como uma zona da cidade estagnada, ocupada por chácaras, ao sul e por residências de baixa renda, nas proximidades do riacho do Dilúvio.

O isolamento do caminho do sul dos outros eixos de expansão da cidade, o Caminho Novo, o Caminho do Passo da Areia, o Caminho do Meio e o Caminho da Azenha, transformou, partes do litoral, de tão rara beleza em um depósito de lixo e coradouro público de roupas. Muitas das ruas que desembocavam na enseada não tinham calçamento e o esgoto era ali despejado diretamente no Guaíba.

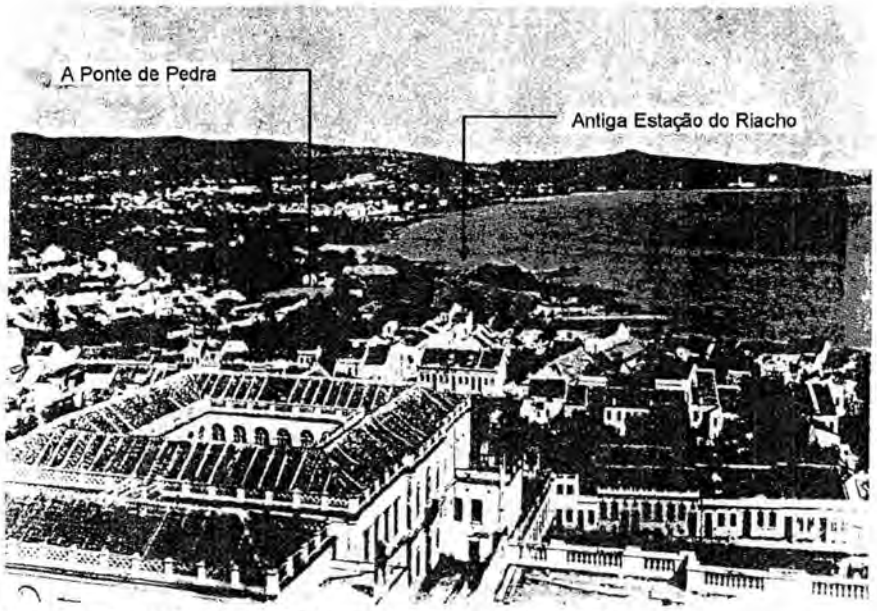


Figura 38 - A Praia de Belas no início do século XX.
Fonte: Porto Alegre. A cidade e sua formação,1993

Figura 39 - A Praia de Belas, cerca de 1911.
Fonte: Porto Alegre, Guia Histórico, 1992

As dificuldades de unificar uma ligação com a Zona Sul pela beira do Guaíba, em função da topografia do riacho, induziram à consagração de um caminho interno para a Pedra Redonda pela Av. Getúlo Vargas e a Rua José de Alencar.

Assim, o caminho mais curto, mais natural e de maior beleza de paisagem, foi descartado. Apenas o trenzinho da Tristeza, no período de 1895 à 1932, caracterizou o uso da enseada da praia de Belas como ligação com potencial de desfrute da paisagem.

No entanto, a partir da abertura da Av. Borges de Medeiros, em 1924, já havia um consenso da urgência de sanear o local e integrar a Praia de Belas com o restante da cidade.

As propostas urbanísticas das décadas de 30 e de 40 apontavam como solução para superar o isolamento e valorizar o local, a criação de um novo bairro residencial, contornado por uma avenida à beira-rio, através de áreas ganhas ao Guaíba.

Com a devastadora cheia de 1941 foi criado, em 1942, o distrito do Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS: órgão responsável pela elaboração de projetos e execução das obras contra as inundações.

Nesta ocasião, a cota de inundação, no seu ponto mais alto, atingiu 4,75m, quando já na cota 2,00m as planícies e margens do Guaíba são inundadas. Segundo Germano (1999):

"As probabilidades de cheia no Guaíba estão associadas a um grande número de fatores, a citar: formação de onda de cheia, dificuldade de escoamento para a Lagoa dos Patos e efeito de ventos."[18]

O DNOS, com atribuições para equacionar o problema, estudou várias alternativas para a solução da proteção contra as cheias, optando pela construção de diques protetores.

Antes de tratar da solução adotada – os diques e muros de contenção – cabe ressaltar a ousadia do projeto não efetuado do engenheiro Ary de Abreu na solução mista de diques na terra e de uma muralha dentro d'água, ou seja, uma doca eclusada com coroamento na cota 6, com a idéia de proteger a área do Porto e ao mesmo tempo não isolá-lo da cidade.

A solução de contenção das ondas de cheia mediante *"a construção de barragens reguladoras e de acumulação, com o possível aproveitamento elétrico, nos cursos médios e superior dos formadores do rio Guaíba, principalmente nos rios Jacuí e Taquari"*[19] era a mais racional, a que enfrentava o problema em escala regional através do planejamento global da bacia do Guaíba. Os custos elevados para a construção das duas barragens e a premência de uma solução que desse resultado a curto prazo foram as justificativas técnicas para o abandono desta solução.

A solução adotada, em virtude de sua viabilidade econômica e do seu prazo de execução, implicou na criação de um conjunto de diques, na

[18] GERMANO, Andréa. Silva, Luciano Menezes Cardoso da. Determinação dos níveis de enchente do Guaíba em Porto Alegre/RS. In: XIII Simpósio Brasileiro de Recursos Hídricos, Belo Horizonte: 1999. Pág. 2

[19] Idem

altura de 6,00 m, e cortina de concreto de proteção, no limite do cais da Mauá. O sistema iniciava na Zona Norte, ao longo do rio Gravataí contornando toda a margem da península até o arroio da Cavalhada, na Zona Sul.

A construção do muro da Mauá, junto à Usina do Gasômetro, interrompeu a continuidade do eixo virtual da Rua da Praia, entre a Usina e os galpões do DEPREC, com a margem do Lago Guaíba criando uma barreira física no acesso direto à orla.

As obras do sistema de contenção iniciaram em meados da década de 50 e foram finalizadas somente na década de 70.

No mesmo período procedeu-se o aterro da enseada Praia de Belas para a implantação da proposta modernista de 55 – um bairro residencial autônomo, organizado em superquadras, lotes de grandes dimensões, avenidas e um sistema de áreas verdes. O projeto já havia incorporado a avenida de contorno do aterro, como forma de contenção das cheias.

Outra obra que somou-se as citadas acima, foi a execução da Primeira Perimetral, na década de 80. No contorno da ponta da península, nas proximidades da Usina do Gasômetro rompeu, em definitivo, a ligação desempedida da antiga praça da Harmonia, com a orla do Guaíba.

Ainda na década de 80, a justaposição da linha do trem de superfície (Trensurb), junto ao muro da Mauá até as imediações da Av. Sepúlveda e a construção da Estação Mercado do Trensurb potencializaram, ainda mais, o isolamento do Lago Guaíba.

Por razões de âmbito técnico, o projeto do bairro praia de Belas, datado de 1953, regulamentado pelo Plano Diretor de 1955 é implantado apenas parcialmente. A lei é modificada, o tamanho do aterro é diminuído, passando a sua destinação para parques urbanos, com exceção dos quarteirões já comercializados e das áreas destinadas aos centros administrativos Municipal, Estadual e Federal.

Este fato instituiu uma indefinição urbanística na área aterrada na margem sul, até hoje não solucionada integralmente.

A espacialização dos aterros, conforme a figura 40, confirma a análise do desenvolvimento das duas margens da península. Observa-se que os aterros sucessivos da margem norte ocorreram em função de eventos urbanos específicos: o mercado, o porto, a cadeia civil, etc. Foram ações de caráter funcional na estrutura da cidade que romperam aos poucos a relação direta do cidadão porto-alegrense com o seu lago, mas que constituíram um tecido urbano unitário.

Quando observamos os aterros da margem sul, constatamos a ambigüidade de um aterro de quase 300 ha, situado na enseada mais pitoresca da península, sem uma ocupação consolidada, até os dias atuais.

A seguir serão analisados sinteticamente os principais planos de conjunto e alguns estudos urbanísticos confeccionados para Porto Alegre, nas cinco primeiras décadas do século XX, com maior atenção para as destinações de uso para a enseada Praia de Belas.

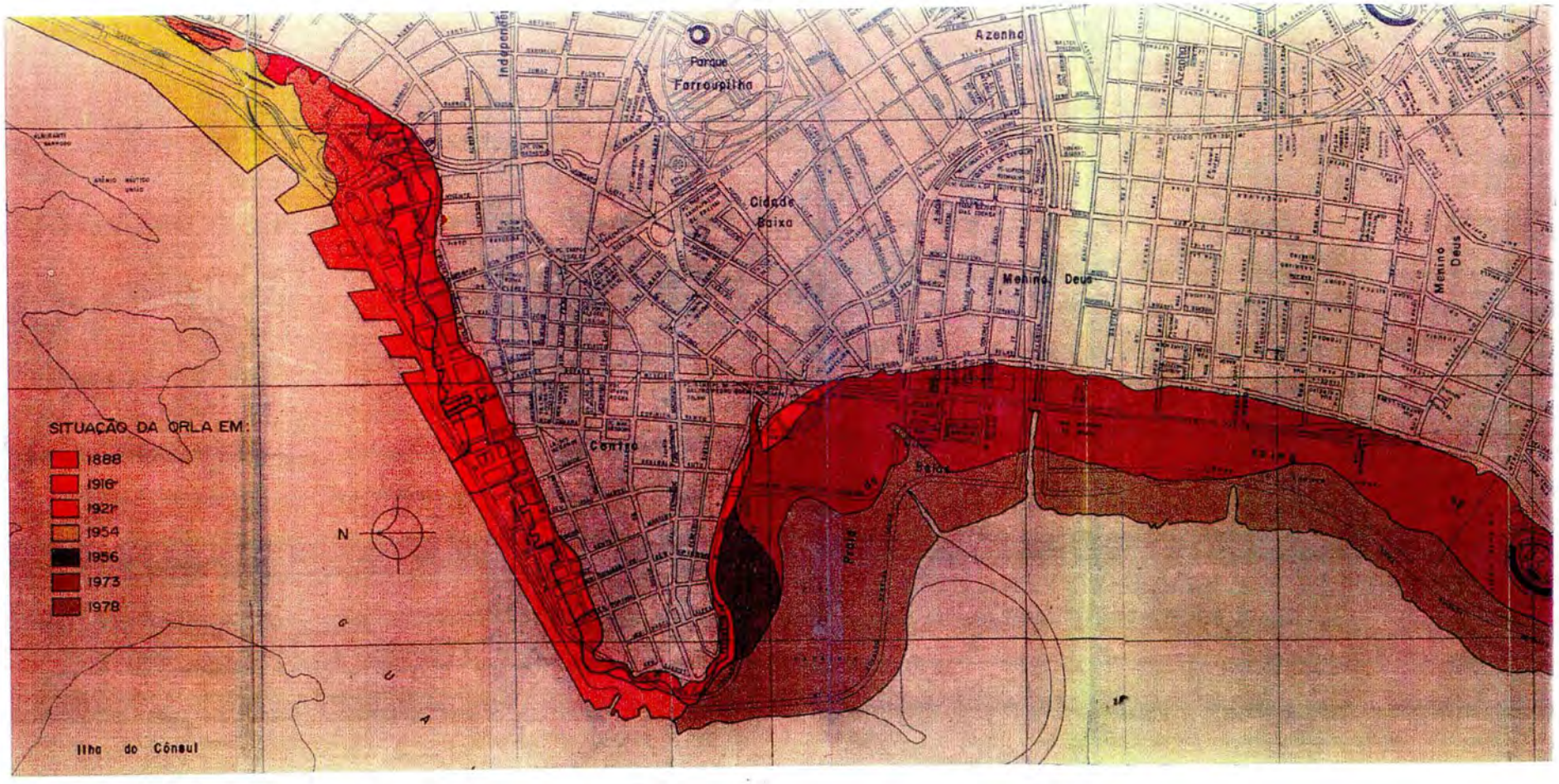


Figura 40 - A Evolução dos Aterros de Porto Alegre
Fonte: Trabalho realizado pela Secretária de Planejamento Municipal - PMPA/1986
A peninsula , a orla do Guaíba e seu contexto paisagístico. Referências, potencialidades e expectativas - Orla Sul

3.2. OS PLANOS DE CONJUNTO E OS ESTUDOS URBANÍSTICOS

3.2.1. Plano Geral de Melhoramentos - 1914

Contextualização

No comando do Governo Municipal, no período de 1897 a 1924, José Montaury dá andamento a uma política de cunho eminentemente sanitarista, através da implementação das redes de infra-estrutura e do saneamento de vários becos.

Alinhado com a política nacional de modernizar as cidades, contrata em agosto de 1914 a elaboração do primeiro plano de urbanismo da cidade – Plano de Melhoramentos e Orçamentos – apresentado pelo engenheiro e arquiteto João Moreira Maciel, então diretor da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Cidade.

O engenheiro e arquiteto João Moreira Maciel, afinado com os cânones urbanísticos europeus da época – saneamento, circulação e embelezamento – propõe um plano extremamente realístico para Porto Alegre. Muitas de suas propostas, especialmente as viárias, foram executadas em gestões posteriores.

A sua concepção estruturava-se a partir da análise da evolução histórica da cidade, estabelecendo duas premissas:

- a necessidade de criação de vias de acesso amplas para desafogar o tráfego centro-periferia e vice-versa, já considerando as obras em andamento do porto de Porto Alegre. Neste sentido propõe, através de aterro na Zona Norte, a abertura da Av. Júlio de Castilhos e a estruturação da Av. do Porto, atual Av. Mauá. Além disso, em termos de projeto de sistema viário, propôs a abertura da Av. Borges de Medeiros, antigo beco General Paranhos, articulando a parte norte e sul da cidade com o centro histórico; a Av. Otávio Rocha e a Salgado Filho, obras executadas na administração de Alberto Bins
- a adaptação do antigo centro colonial às novas condições urbanas, através da proposição de alargamentos de ruas centrais, nunca executados.

Por último, devido às péssimas condições sanitárias da enseada da Praia de Belas e da Ponta da Cadeia, propõe, neste local, um cais de saneamento e, na enseada, uma avenida de contorno que daria continuidade à avenida do Porto.

Análise Morfológica da Proposta

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.

Adotou como estratégia as palavras de ordem da estética do desenho urbano do final do século XIX e início do século XX – saneamento e embelezamento – visando uma reformulação da estrutura urbana consolidada, através da proposição de uma rede de novas avenidas articulando diferentes partes da cidade.

A análise morfológica da proposta espacial de Moreira Maciel para a cidade permite identificar algumas características urbanísticas importadas do modelo de Haussmann; entre elas a consciência da necessidade de abrir novas ligações do centro com as periferias e a melhoria das condições de circulação da área central. Para isto propõe primeiro o alargamento e segundo a articulação das estruturas viárias coloniais da área central com as áreas de expansão da cidade, entre outras a Rua Gen. João Manoel, a Rua Gen. Bento Martins e o alargamento da Rua Gen. Vasco Alves. (figura 41)

Moreira Maciel teve a ousadia de lançar a idéia da abertura da Av. Borges de Medeiros, rasgando o espigão da Duque de Caxias e consolidando a ligação da área central da cidade com a sul.

A Av. Borges de Medeiros, projetada como um grande eixo estruturador tendo como ponto de valorização focal, o largo do Mercado Público e sua ligação direta com o Guaíba, foi exemplo paradigmático da aplicação do urbanismo de remodelação das cidades européias. Baseava-se nos princípios compositivos do urbanismo barroco.

A mesma estratégia de valorizar espaços ou monumentos estabelecendo ligação visual entre pontos focais é utilizada no traçado da Av. Sepúlveda, eixo de ligação entre a Praça da Alfândega e a Av. do Porto.

Outra proposta do Plano de Melhoramentos onde transparece uma influência das regras de composição formal clássicas, no que diz respeito ao destaque de espaços públicos especiais, é a proposição de um cais de saneamento na ponta da cadeia. O cais cria um espaço público com o caráter de porta da cidade, relacionando, com conotação simbólica, o centro histórico com a paisagem do Lago Guaíba.

Em síntese é uma proposta viária que sugere uma articulação da trama colonial existente com a nova estrutura viária em formação, através do alargamento de vias existentes e da criação de vias projetadas.

Neste ajuste, modifica e enriquece a estrutura de elementos primários da cidade, dando destaque a determinados espaços públicos existentes, criando novas avenidas e novos espaços de referência para seus usuários.

Análise Morfológica da Interface com o Guaíba: Enseada Praia de Belas

O Plano de Melhoramentos, no que afeta a orla do Guaíba, apresentou propostas de caráter diverso nas margens norte sul.

Na orla norte é proposta uma ampla área de aterro para possibilitar a estruturação da malha viária do porto. Como já citado, o plano propõe a abertura da Avenida Júlio de Castilhos e da Avenida do Porto na qual, na interface com o Guaíba, um pequeno cais, em frente ao largo

do mercado, enfatiza este ponto focal (figura 41).

No eixo da Av. Sepúlveda, a articulação da Praça da Alfândega com a interface do lago materializa-se em um largo espaço de desfrute e de encontro público.

Dando continuidade ao Cais do Porto, desde o ponto final da Rua Bento Martins, Moreira Maciel propõe uma avenida marginal que contornaria a ponta da península, onde se ligaria a um cais de saneamento, prosseguindo por toda a extensão da enseada Praia de Belas e no futuro, até o bairro Tristeza.

Como o local denominado Praia de Belas era uma enseada ao sul da península, que vinha sendo usada como depósito de lixo e local de clareamento de roupas, a construção do cais de saneamento, assim como da via marginal através de aterro, foi a forma encontrada para sanear e remodelar esta área da cidade (figura 41).

A proposta de uma avenida parque de traçado orgânico, 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 pintoresco, associado à influência do Movimento das Cidades Jardins e ao Movimento das Avenidas Parques americanas.

O traçado sinuoso, acompanhando o desenho original da margem através de uma ampla avenida de contorno, com duas vias separadas por uma larga faixa verde, insere-se tanto dentro das experiências urbanísticas das cidades inglesas a partir do modelo idealizado de Ebenezer Howard,(1904) como na concepção americana das avenidas parques de Olmsted iniciada com o projeto do Central Park, em Nova York, na década de 50 do século XX.

A Avenida Marginal proposta, permitindo aos habitantes um percurso contemplativo e de desfrute visual de seu lago, demonstra a intenção de urbanizar esta extensão da cidade através da valorização e da aproximação com as potencialidades naturais do lugar.

Nas palavras do próprio autor:

"O ajardinamento da Avenida Marginal tem como único fim a beleza e a higiene, e institui por esta forma um agradável passeio."[20]

A largura da avenida proposta seria de no mínimo 60 metros, com um canteiro central ajardinado de 20 metros. Todas as ruas transversais à Avenida Marginal tiveram seu traçado prolongado comunicando-se com a mesma. Entre a Av. Marginal e a interface com a cidade existente, imediações da antiga Rua Pantaleão Telles, o Plano previu jardins e parques de maior escala, sem impedir a ligação das ruas existentes com a nova avenida de contorno.

[20] MACIEL, João Moreira. Um Plano Geral de Melhoramentos. Revista Egatea, Porto Alegre: 1914. Pág.11

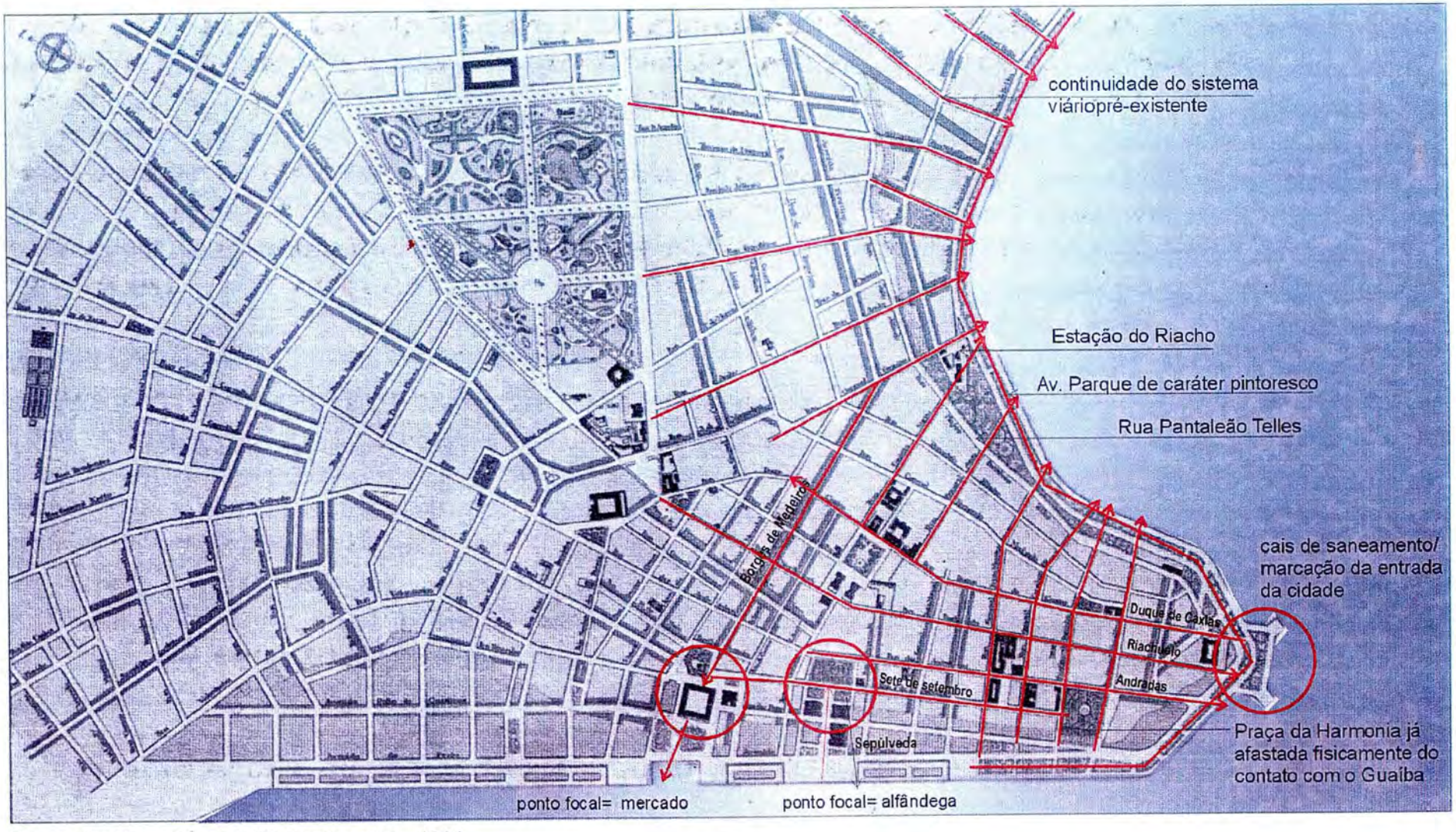


Figura 41 - Plano Geral de Melhoramentos - 1914
Fonte: Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre - Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva - 1936

Se, sob determinada ótica, podemos interpretar que o desenho da margem sul na enseada da Praia de Belas estava comprometido com o modelo inglês das Cidades Jardins – idéia de cidade integrada com seu meio natural – sob outro ponto de vista enquadra-se também no discurso higienista do modelo haussmanniano de saneamento, embelezamento e valorização do ambiente natural, através da criação de áreas verdes públicas, parques e praças.

A sugestão de canalizar em linha reta o leito do Arroio Dilúvio, desembocando no Guaíba em local ajardinado, integra-se à temática de melhorar as condições das áreas adjacentes ao riacho e incorporá-las ao novo parcelamento proposto na área da Praia de Belas.

Assim, a concepção de modernidade introduzida na enseada Praia de Belas pelo Plano de Moreira Maciel, através da proposta da Av. Marginal, está comprometida tanto com o paradigma urbanístico das reformas urbanas de Haussmann como com o Movimento Cidades -Jardins.

3.2.2. Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre - Eng. Ubatuba de Faria e Arq. Edvaldo Pereira Paiva - 1936

Contextualização

A gestão de Otávio Rocha (1924 – 1928) havia sido marcada por um ritmo intenso de intervenções no espaço urbano dando continuidade ao trabalho de José Montaury. Refletiu o pleno desenvolvimento capitalista de Porto Alegre, conduzido pelo Partido Republicano Riograndense.

Foram intervenções de caráter global na área central, preponderantemente, nas vias de acesso ao porto e nos arrabaldes de Porto Alegre.

O intenso processo de transformações urbanas teve seguimento nas gestões de Alberto Bins (1928 – 1937) e de Loureiro da Silva (1937 – 1943).

Apesar de na gestão de José Montaury(1897-1924) terem sido implementadas obras de infra-estrutura urbana, com destaque para a construção do cais do porto, e de ter sido elaborado o Plano Geral de Melhoramentos, a sensação foi de que somente na gestão de Otávio Rocha se iniciou uma prática de remodelação da cidade, materializando a política sanitarista dos positivistas.

A base conceitual da Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre foi a mesma utilizada por Moreira Maciel no seu Plano Geral de Melhoramentos: estratégias de embelezamento e de higienização para disciplinar e controlar o uso da cidade, em conformidade com as aspirações da classe dominante.

Na gestão de Alberto Bins, as ações modeladoras da estrutura urbana se vincularam ao funcionamento da cidade, incluindo o escoamento de mercadorias, a comunicação entre o centro e os bairros, a infra-estrutura urbana e as reivindicações de ordem estética. É na gestão de Alberto Bins que se retoma a idéia de definir um plano de conjunto para a cidade que indicasse diretrizes de ocupação consoantes com o grau de complexidade adquirido pelos seus problemas urbanos.

Porto Alegre, alinhada com as preocupações das cidades brasileiras de resolverem seus problemas de urbanização, conseqüência do crescente processo de industrialização instaurado no país, convida, em 1928, o arquiteto urbanista francês Alfred Agache para colaborar na ideação de um plano de melhoramentos para a cidade. Conforme Machado (1998), a decisão de convidar Agache resultou de uma visita ao Rio de Janeiro do então diretor da Comissão de Obras Novas, Sr. Fernando Martins, para tomar contato com as obras de remodelação urbana daquela cidade, ocasião em que conheceu o trabalho de Agache.

Ao tomar conhecimento das propostas já esboçadas para a cidade de Porto Alegre, Agache endossa a abertura da Av. Farrapos e da Av. Borges de Medeiros com o projeto do viaduto Otávio Rocha do Eng. Manoel Itaqui, obras testemunhas da aplicação do modelo haussmanniano no cenário porto-alegrense, modelo com o qual Agache tinha forte sintonia.

Em relação à Praia de Belas, reitera a proposta de Moreira Maciel de criar uma avenida beira-rio.

As propostas de Agache criaram polêmica entre os técnicos da Prefeitura de Porto Alegre, contrários à contratação de um estrangeiro para resolver os problemas urbanos locais.

Por fim, a contratação não se concretizou e, em 1936, o Engenheiro Ubatuba de Faria junto com o Arquiteto Edvaldo Pereira Paiva, apresentam um anteprojeto de urbanização para Porto Alegre, influenciados pelas idéias difundidas pelo arquiteto Alfred Agache.

Análise Morfológica da Proposta

Retomando as propostas de Moreira Maciel e tentando interpretá-las face à nova realidade da cidade, os dois técnicos, harmonizados com as tendências urbanísticas esboçadas no Plano do Rio de Janeiro de Agache e no Plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo, elaboram um plano para Porto Alegre.

Apesar da intenção de abordar a questão urbana de maneira global, o plano formaliza-se através de uma proposta essencialmente viária, influenciada pela urbanística clássica.

Do plano para o Rio de Janeiro extraíram a técnica urbanística de tratamento monumental das estruturas representativas da cidade, especificamente a linguagem formal clássica utilizada por Agache na área central da Esplanada do Castelo, onde, através do traçado de eixos perpendiculares e diagonais, perspécticos na direção dos espaços monumentais criados, cria uma esplanada ajardinada frente ao mar, circundada por um conjunto de massas volumétricas em linguagem *Art – Déco* que serviria de cenário de acolhimento para os visitantes.

Dentro da mesma ótica Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva sugerem para a remodelação de Porto Alegre, a definição urbano – arquitetônica de dois conjuntos urbanos em linguagem, igualmente *Art – Déco*. O primeiro deles conformaria a entrada da cidade, localizado em área aterrada em frente à Ponta da Cadeia. O segundo definiria o centro comercial e de negócios do novo bairro Praia de Belas e estaria localizado

nas imediações da foz do arroio do Dilúvio(figuras 45,46 e 47).

Destaca-se que os dois locais eleitos para a experimentação do paradigma urbanístico da definição formal tridimensional do espaço urbano, alcunhado na América do Norte de *City Beautiful*, conforme análise do Anexo 1, situavam-se em frente ao Guaíba, simbolicamente representativos da nova relação da cidade com seu lago.

Do plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo extraíram os métodos de análise e solução dos problemas viários.

O processo de formação histórica de Porto Alegre havia conduzido à inevitável centralização, em local cujo acesso tornava-se problemático, uma vez que o gabarito das ruas já não comportava o volume do tráfego da época. Era difícil a ligação perimetral de alguns pontos da cidade devido à sua topografia. Estas constatações levaram à proposição de um esquema viário que pretendia corrigir os problemas ocasionados pelo padrão de evolução urbana da cidade.

Modificações viárias radicais eram improváveis pois, neste período a valorização imobiliária dos terrenos centrais já era significativa. Neste sentido, as radiais propostas não deveriam ter acesso direto à Praça XV. A proposta era uma ampliação dos limites do antigo centro histórico através da criação do chamado Perímetro de Irradiação, anel de ruas contínuas, colocado a determinada distância do centro, ligando diversos pontos de interesse da periferia (figura 42). Seria composto pela continuidade das ruas Conceição, Sarmento Leite e República, atravessando o espigão central por um túnel sob a Av. Independência.

A proposta viária introduzia novos conceitos: criação de perímetros de irradiação, o alargamento das radiais existentes, a criação de novas radiais e a criação de dois novos centros urbanos. Assim, a estrutura urbana multipolarizada modelava-se através da criação de um centro aero-ferroviário na zona norte e de um bairro residencial na zona sul, com a urbanização de extensa área a ser aterrada na enseada da Praia de Belas(figura 43).

A proposta sugere, como Moreira Maciel, a canalização do arroio do Dilúvio, tratando suas margens como extenso parque longitudinal e uma avenida à beira do lago, na enseada da Praia de Belas, segundo o modelo das *parkways* americanas.

Em síntese, a proposta viária hierarquiza vias, perseguindo a ligação da zona industrial, no vale norte, com as zonas residenciais do vale sul, onde propõe um aterro de grandes dimensões, aproximadamente 200 ha, paralelo à linha natural da margem da enseada.

Segundo Paiva(1951):

"Além desses novos centros de interesse procuramos caracterizar alguns bairros, de maneira a desafogar o tráfego convergente ao atual centro.

Neste "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, Sarmento Leite e República prolongada, atravessando o espigão por um túnel sob a Av.

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETU
BIBLIOTECA

Independência) desembocariam todas as avenidas radiais, novas e projetadas..." [21]

Em palestra proferida em 1951 sobre os problemas urbanos de Porto Alegre, Edvaldo Pereira Paiva reconhece a limitação desta proposta de 1936, que enfoca apenas o aspecto viário e não percebia a necessidade de uma definição funcional das novas vias propostas.

Ao reconhecimento da unilateralidade do estudo de 1936, contrapunha a necessidade da planificação urbana através do zoneamento, com a aplicação dos preceitos ditados pela Carta de Atenas.

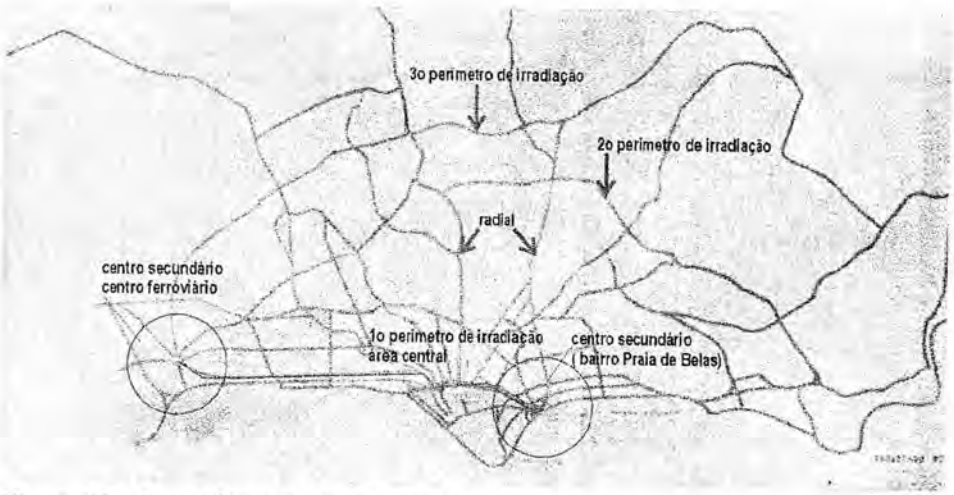


Figura 42 - Os perímetros de irradiação
Fonte: Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre
Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Pavia - 1936

Análise Morfológica da Interface com o Guaíba: Enseada Praia de Belas

As condições de saneamento da área da Praia de Belas tinham se agravado. O local continuava sendo utilizado como depósito de lixo e coradouro público. Havia um consenso sobre a sua privilegiada localização, o que motivou Ubatuba de Farias e Edvaldo Pereira Paiva à proposição de sanear e embelezar este litoral, incluindo a ponta da cadeia.

O litoral da Praia de Belas permanecia isolado do desenvolvimento do resto da cidade devido à conformação topográfica da península. O acesso ao bairro Menino Deus, que já existia na década de 30, formalizava-se internamente pela Av. Getúlio Vargas. O promontório, que separava o litoral da Praia de Belas do

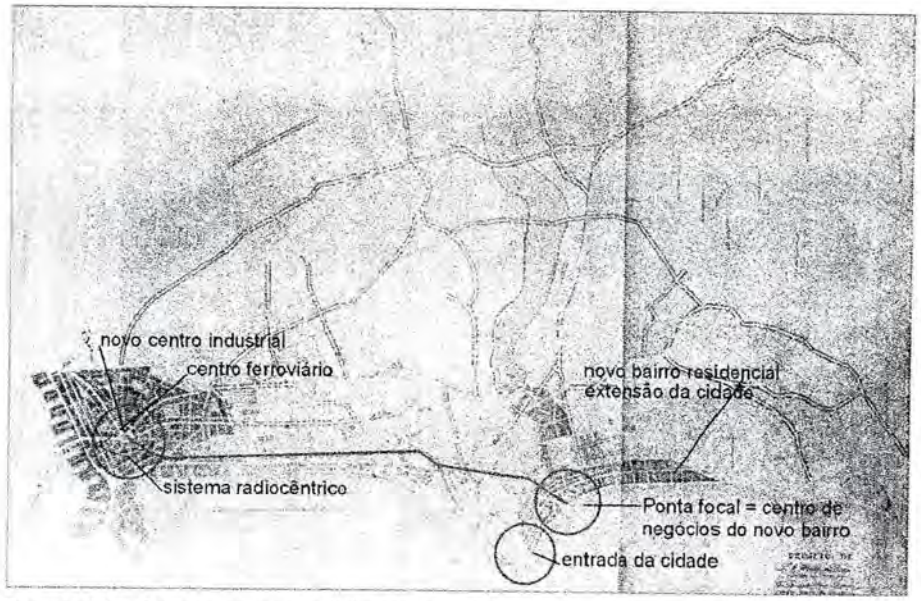


Figura 43 - As novas centralidades criadas
Fonte: Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre
Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Pavia - 1936

[21] PAIVA,Edvaldo Pereira. Problemas Urbanos de Porto Alegre. Palestra realizada pelo urbanista em abril de 1951. Pág.12

Figura 44 - Novo Bairro Praia de Belas
Fonte: Novo Bairro Residencial, In: Boletim da Sociedade de Engenharia - 1914

Centro Histórico, dificultava a sua ligação com o sistema de vias radiais que articulavam o centro da península com o resto do território.

Somente a partir de 1924, com o início da abertura da Av. Borges de Medeiros, é que esta área da cidade começou a se integrar no núcleo urbano desenvolvido de Porto Alegre.

Outro aspecto de caráter local, que também dificultava a ocupação desta parte da cidade era a desembocadura de um riacho neste litoral, seccionando a praia em duas partes. Qualquer projeto de urbanização dependia da prévia canalização do riacho.

A inclusão da Ponta da Cadeia, origem do desenvolvimento de Porto Alegre, no projeto de saneamento se justificava pela degradação do local devido à presença da usina elétrica e da sua produção constante de fuligem, desvalorizando as condições ambientais do lugar.

Como solução para os problemas urbanos detectados Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva propõem um aterro de maiores proporções na enseada da Praia de Belas, criando larga faixa de terra longitudinal, paralela ao seu contorno original.

Compositivamente, estruturam a sua urbanização a partir de dois projetos urbanos especiais de revitalização da orla sul do Guaíba: a criação de um bairro residencial centralizado em um pólo de comércio e serviços, nos terrenos a serem conquistados e a construção de uma entrada da cidade na ponta da península, através da remoção dos prédios da usina e da cadeia, com execução de pequeno aterro.

Toda área de aterro é contornada por uma avenida beira-rio que nasce como continuidade da Av. do Porto, proposta similar à de Moreira Maciel, no Plano Geral de Melhoramentos. Difere desta

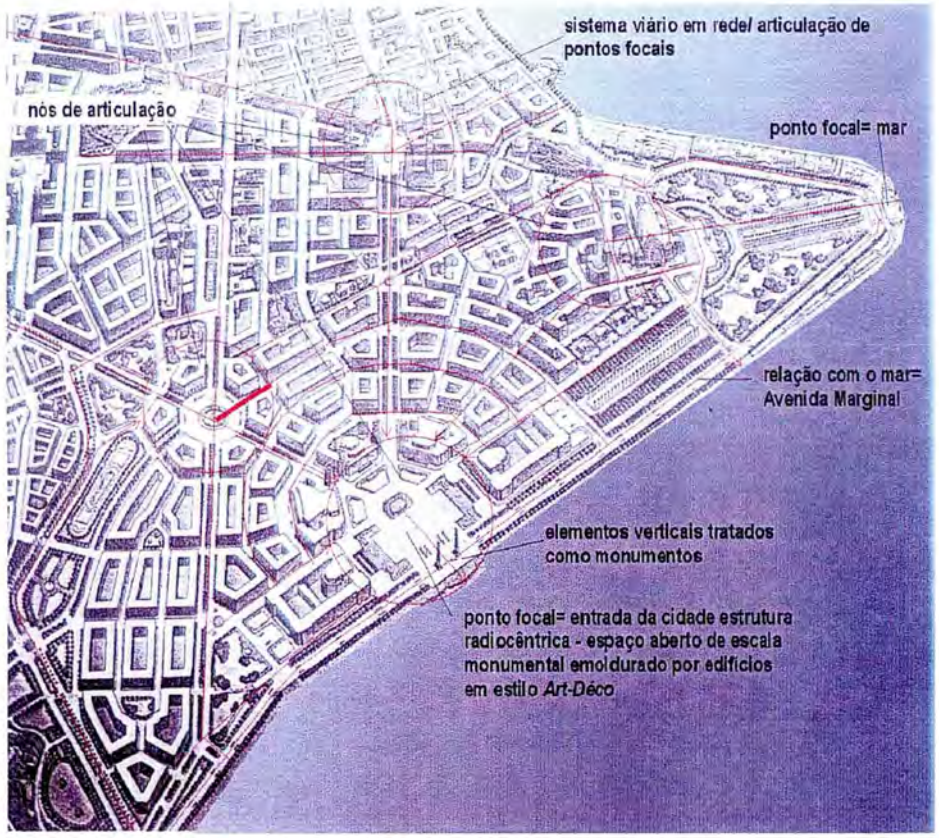


Figura 45 - Rio de Janeiro - perspectiva aérea do centro monumental e dos bairros de intercâmbio e dos negócios idealizada pelo professor Alfredo Agache
Fonte: Plano Agache: In: Revista Summa nº25, 1997

proposta na ponta da cadeia, onde a avenida de contorno passa entre a cidade e a área de aterro proposta no local (figura 47).

Nesta área de aterro é projetado um espaço cívico, conectado à avenida Beira-Rio. Um conjunto de volumes edificados, dispostos simetricamente em relação ao prolongamento do eixo da Rua Riachuelo conformam um cenário semi-circular onde acontece um anfiteatro voltado para o Lago Guaíba.

No meio do anfiteatro modela-se uma grande praça ornamentada com jardins geométricos tendo no centro um foco luminoso giratório, homenagem simbólica à fundação da cidade.

O prolongamento do eixo de simetria do conjunto, na interface com o Lago Guaíba, é finalizado com um embarcadouro flanqueado por dois elementos de marcação vertical.

Fica evidente a influência do urbanismo cenográfico de Agache no que diz respeito ao controle formal do conjunto urbano, destacando determinados setores da estrutura da cidade. É um modelo em que a arquitetura nasce junto com o projeto urbanístico.

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 ruas que tinham sua desembocadura nas 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. Era contornado por uma massa de edifícios com a função de abrigar centros de comércio e de negócios(figura 46).

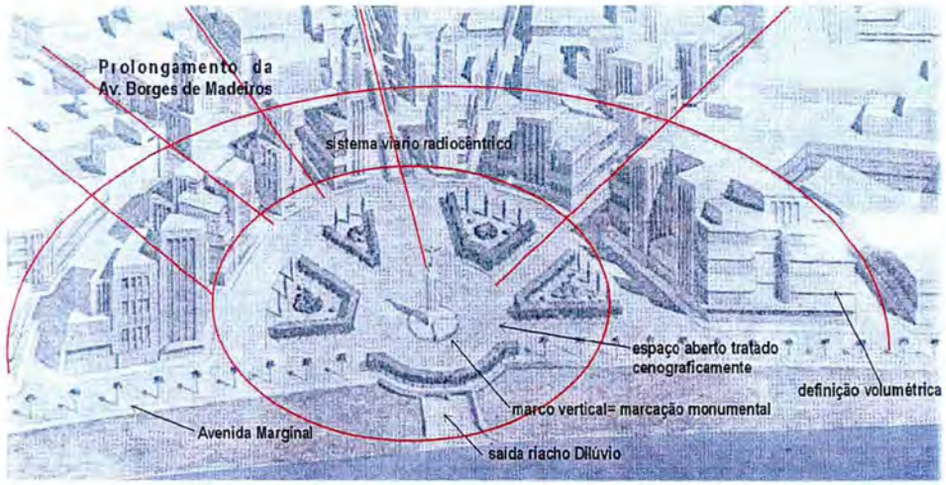


Figura 46 - Detalhe do Centro Comercial do Novo Bairro Praia de Belas
Fonte: Novo Bairro Residencial, In: Boletim da Sociedade de Engenharia - 1937

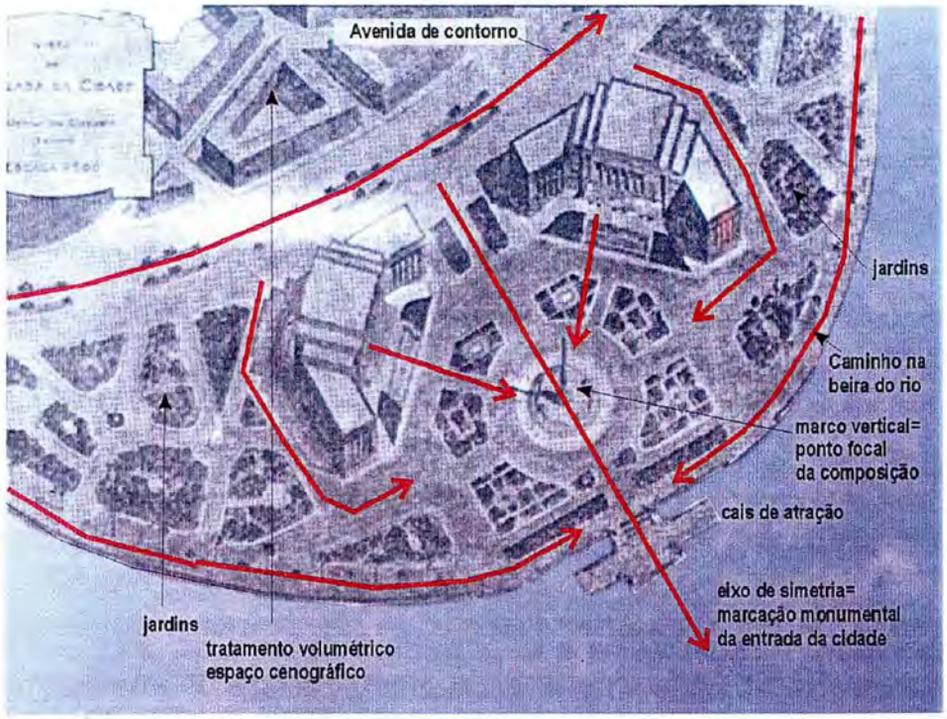


Figura 47 - Entrada da cidade
Fonte: Novo Bairro Residencial, In:Boletim da Sociedade Engenharia - 1937

Convergiam 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, proporcionando, desta forma, a ligação do novo bairro aos outros bairros da cidade, entre eles a área central, o bairro da Azenha e o bairro Menino Deus.

O parque de confluência, situava-se à beira de uma futura praia projetada naquele trecho da área aterrada. Possuía um traçado de forma semi-circular sendo contornado por uma avenida de 40 metros de largura, simetricamente dividido pela Av. do Canal em dois segmentos de 60 metros de largura (figura 46).

Os quarteirões fronteiros ao grande parque, destinados ao pequeno comércio, comércio de luxo e habitações, eram volumetricamente definidos em linguagem Art-Déco, transmitindo um caráter de monumentalidade ao espaço público projetado. As construções de grande porte lograriam privilegiadas condições de insolação e de visibilidade da paisagem do entorno.

Nos dois espaços urbanos analisados identifica-se os fortes valores de representação e de valorização visual do espaço público. A ordenação formal dos conjuntos, inspirada no paradigma da *City Beautiful*, demostra a intenção plástica de marcar uma nova relação da cidade com a Lago Guaíba.

O prolongamento da Av. Borges de Medeiros até o parque de confluência consagra a articulação da nova centralidade proposta com o centro cívico e comercial da área central - largo do Mercado - e ponto de contato da interface norte da cidade com o lago (figura 44).

No restante do aterro proposto na enseada Praia de Belas, é sugerido um parcelamento de quarteirões celulares com pequenos locais ajardinados em seu interior, destinados ao lazer.

Em síntese, as características morfológicas dos dois espaços focais analisados acima remetem à estratégia utilizada por Agache na urbanização da Esplanada do Castelo, com a utilização da herança do formalismo barroco e do racionalismo revolucionário aplicado pelo Barão Haussmann, em meados do século XIX, em Paris. Como citado, também está presente a influência do movimento americano, *City Beautiful*.

A avenida de contorno da enseada, forma de sanear e embelezar o litoral da Praia de Belas, é o elemento linear que articula os dois pontos focais analisados e consubstancia a ligação global da cidade com o Lago Guaíba.

Enquanto Moreira Maciel apenas arremata a orla da Praia de Belas com uma avenida, a proposta de Ubatuba e Paiva, estende a área central, através de um grande aterro, criando um novo bairro na beira do Guaíba, limitado também por uma avenida beira-rio.

Houve também a mesma preocupação de Moreira Maciel de dotar a cidade de áreas verdes, caso do parque longitudinal ao longo da Av. do Canal, do parque de confluência no ponto focal da Praia de Belas, da Av. Beira-Rio e do parque de confluência do prolongamento da Borges de Medeiros com a antiga Pantaleão Telles (figura 44).

Destaca-se nesta segunda proposta a intenção de referenciar a importância da relação da cidade com seu Lago Guaíba, criando como ponto focal do novo bairro uma centralidade geradora de interação social, através da definição de objetos arquitetônicos multifuncionais.

Os prédios no entorno do parque de confluência do novo bairro Praia de Belas tinham destinação comercial e residencial, associados ao

lazer do desfrute da orla. O "mix" de atividades proposto era bastante audacioso ao tentar criar na enseada da Praia de Belas uma pequena Copacabana.

Conforme Munford (1975), o movimento *City Beautiful*, em muitas experiências americanas, reduziu o trabalho do arquiteto à idealização de um cenário urbano harmonioso em um contexto urbano adverso. No caso do centro de comércio do bairro Praia de Belas, parece que esta assertiva não é pertinente, pois tratava-se da concepção global de um novo bairro. No entanto, a aplicação do mesmo modelo, na entrada da cidade destoava da morfologia colonial do núcleo histórico.

Assim, os projetos de orla das décadas de 30 e 40 se estruturavam na composição de avenidas à beira do rio ou à beira do mar, tratadas formalmente em três dimensões. Referenciavam simbólica e plasticamente a presença do rio ou do mar. Isto era obtido por um objeto arquitetônico, ou por um agrupamento de objetos arquitetônicos, caso da entrada da cidade e do centro de comércio do bairro Praia de Belas.

O ante-projeto para a cidade balneária Atlântida, datado da década de 30, de autoria dos Engenheiros Ubatuba de Faria e Gabriel Pedro Mancy, exemplica o caso do objeto arquitetônico como estruturador da relação da cidade com o mar. É conferida a um único elemento arquitetônico – um cassino – a força simbólica de gerar uma agregação social perfeitamente compatível com a funcionalidade de uma cidade de veraneio.

Pela amplitude e horizontalidade da paisagem marítima foi utilizado como paradigma urbanístico a retórica clássica. Um espaço central dominante e unificador organiza toda a composição, lembrando o desenho do Palácio de Versalhes (figura 48 e 49).

Através de um sistema axial, de caráter eminentemente monumental, tendo como linha dominante o traçado convergente, é projetada uma longa e ampla avenida central com função de *parkway*,

Figura 48 - Cidade Balneária Atlântida
Fonte: Atlântida, Cidade Balnear , In: Boletim da Sociedade de Engenharia - 1939

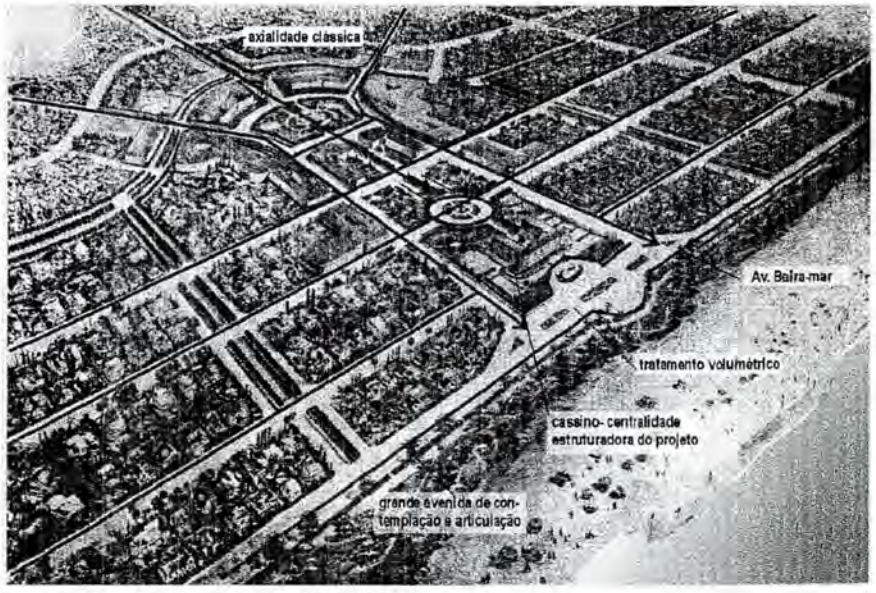


Figura 49 - Visão Futura de Atlântida
Fonte: Atlântida, Cidade Balnear , In: Boletim da Sociedade de Engenharia - 1939

Figura 50 - Hotel Cassino Atlântida
Fonte: Atlântida, Cidade Balnear, In: Boletim da Sociedade de Engenharia - 1939

ligando a Lagoa dos Quadros ao mar. No seu extremo, junto à orla marítima, se dilata em uma esplanada central, ponto focal da composição urbanística ,na qual assenta-se o Cassino, centralidade da cidade de veraneio à beira-mar (figura 50).

As figuras 48, 49 e 50 exemplificam que a idéia morfológica de todo conjunto nasce junto com a proposta de organização e de parcelamento do espaço.

3.2.3. Estudos Urbanístico do Arquiteto Arnaldo Gladosch - 1938-1940

Contextualização

Loureiro da Silva esteve no comando da prefeitura de Porto Alegre entre 1937 e 1943. Homem de características empreendedoras, implementou uma série de ações com reflexo na estrutura urbana da cidade consentâneas com a diretriz de remodernizá-la. Os cenários urbanos das cidades brasileiras deveriam expressar uma modernidade resultante de ações organizadas. Até este momento Porto Alegre, que já havia empreendido grande parte da obra da Av. Borges de Medeiros, ainda não tinha seu plano diretor.

Conforme Machado(1992):

"..., 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."[22]

[22] MACHADO, Naumann Nara Helena. "Modernidade, arquitetura e urbanismo: o centro de Porto Alegre(1928-1945). Tese de doutorado, Porto Alegre:1992. Pág.128

Figura 51 - Arnaldo Gladosch - 3º estudo (década de 40)
Fonte: Lei 2046/59

Assim, em dezembro de 1938, o arquiteto Arnaldo Gladosch, com escritório na cidade do Rio de Janeiro, é convidado pelo Prefeito Loureiro da Silva para elaborar o plano diretor de Porto Alegre, chegando à cidade no mesmo ano.

Conforme Machado (1992), assim como ocorrera com o arq. Agache, teriam havido objeções à contratação de Gladosch na suposição de ser um estrangeiro. O que parece ter sido superado quando torna-se público que hávia cursado a Escola Americana, em São Paulo.

No contrato com o urbanista constava o requesito de apresentar estudos preliminares para o plano diretor como um todo, para a reformulação do centro da cidade e para o saneamento e a urbanização da Praia de Belas e do vale do Riacho e por último o Plano Diretor da cidade.

Apesar de haver entre os dirigentes municipais a consciência urbanística da necessidade de projetos de conjunto para orientarem as obras planejadas pela administração, inexistiam, na estrutura municipal, os outros elementos essenciais para a implantação de um projeto urbano, especialmente capacidade técnica e financeira.

No primeiro relatório de análise da situação de Porto Alegre, Gladosch indica como indispensáveis para a confecção do Plano Diretor a contratação de um levantamento cadastral e de um levantamento aerofotogramétrico de toda a cidade.

Gladosch elaborou quatro estudos para Porto Alegre que resultaram em um plano de urbanização da cidade apresentado, oficialmente, na reunião do Conselho do Plano Diretor, em 1945.

O primeiro estudo, o de maior abrangência, previa um sistema de avenidas radiais e perimetrais comunicando o centro com a periferia e com os bairros; o segundo estudo, detalhou o setor compreendido pela segunda perimetral, esboçou uma reforma para o bairro Menino Deus e propôs um traçado para zona a ser aterrada na Praia de Belas; o terceiro estudo detalhou, com maior profundidade, a área da Praia de Belas ao criar um sistema de verdes em todo o bairro Menino Deus e na área a ser aterrada; o quarto estudo constitui um projeto completo da área Central detalhando o Centro Cívico, a Cidade Universitária, entre outros. Apesar de ter expressado a obrigatoriedade de um zoneamento para toda a cidade, seus estudos acabaram enfatizando apenas a questão viária.

O trabalho se deterá com mais profundidade no terceiro estudo, no qual empreendeu uma tentativa de reformar a cidade, especificamente com propostas de urbanização de parte do bairro Menino Deus e a urbanização das áreas fronteiras à Praia de Belas, através de áreas conquistadas ao Guaíba.

Análise Morfológica da Proposta

No seu primeiro estudo – um esquema viário radial-perimetral para toda a cidade – Gladosch aproveitou as idéias de Moreira Maciel, de Ubatuba Faria e Edvaldo Pereira Paiva.

O primeiro perímetro de irradiação contorna a cidade velha, passando em túnel (Túnel da Conceição) pela Av. Independência. Além deste,

cria mais três vias concêntricas. Aperfeiçoa o sistema radial, através da conclusão da Av. Farrapos, prevê o saneamento do canal do riacho do Dilúvio e do vale da Cascata, a urbanização de parte do bairro Menino Deus e a urbanização da área a ser conquistada ao Guaíba, na enseada da Praia de Belas. Neste novo bairro sugeria a hierarquização do sistema viário com diferenciação nítida das avenidas de grande movimento das vias de tráfego local.

Indicava a extensão do porto até a ponta da cadeia, onde apresenta uma ponte de travessia deste local até a outra margem do Guaíba, (figura 51).

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. Percebe-se que, além do traçado viário, havia uma preocupação paisagística com toda a área aterrada. A matriz do modelo espacial adotado se situava no âmbito das avenidas-parque americanas percorrendo, grandes extensões da cidade (figura 52).

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, ou como centros cívicos, caso do Centro Cívico Estadual na Praça da Matriz e do Centro Cívico Municipal no Largo do Mercado (figuras 51, 52 e 54).

No Centro Cívico Estadual, Gladosch utiliza, à semelhança de Agache, o urbanismo cenográfico para definir volumetricamente as edificações que conformariam este espaço público e exaltar seu sentido de monumentalidade (figura 54).

Na associação dos eixos viários principais, utiliza a tática de composição barroca, concatenando pontos focais da cidade existente, como é o caso do Centro Cívico Municipal, com novos pontos focais,ou do grande parque projetado no final da Av. Borges.

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. Igualmente deste ponto lança um eixo perpendicular à Av. Borges de Medeiros, que se prolonga até as imediações da Ponta da Cadeia. Identifica-se, especificamente no desenho deste nó e no tipo de desenho do parcelamento da área triangular de aterro, nas imediações da antiga Rua Pantaleão Telles, uma clara influência do Plano de Berlage para a extensão sul de Amsterdam (figura 52).

Assim como no Plano de Berlage, verifica-se na área de aterro de conformação triangular a associação de um modelo de escala monumental com o modelo pintoresco das cidades jardins. O primeiro, expresso nos eixos viários principais através do tratamento formal diferenciado das esquinas estruturando a área aterrada e vinculando-a à cidade existente. O segundo expresso na divisão interna dos quarteirões e no tratamento paisagístico de cada rua local (figura 52).

A idéia de aterro, ao contrário da proposta de Ubatuba de Faria e de Edvaldo Pereira Paiva, é extremamente racional. O aterro é maior junto à área central, nas imediações da antiga rua Pantaleão Telles, onde assume configuração triangular e menor junto ao prolongamento da Av. Borges de Medeiros, onde assume a conformação de uma estreita faixa de terra paralela à Av. Praia de Belas(figura 53).

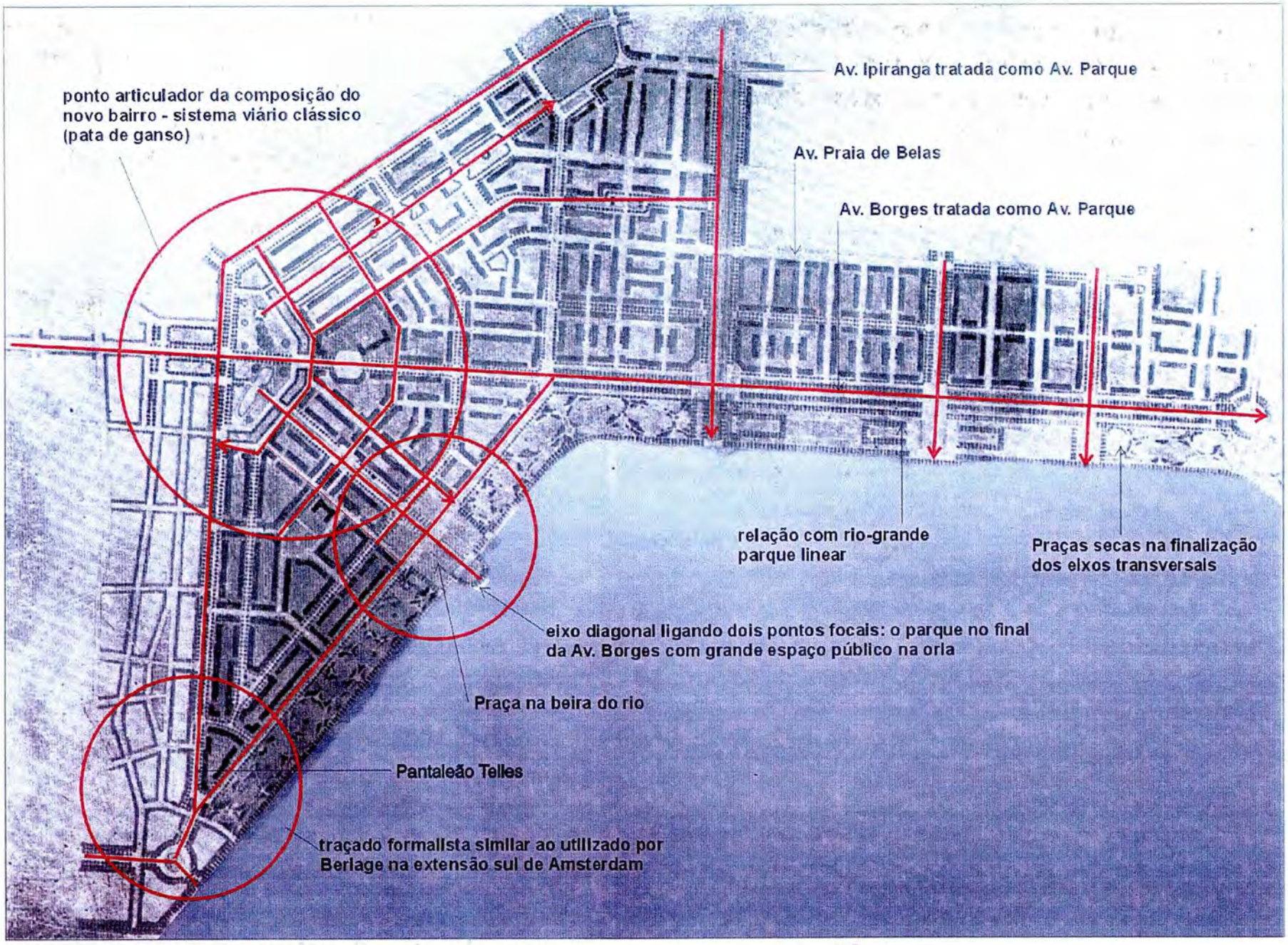


Figura 52 - Saneamento da Praia de Belas - 3º Estudo Arnaldo Gladosh
Fonte: Expediente Urbano - 1943

Gladosch percebeu que um afastamento muito grande da Av. Praia de Belas criaria futuros problemas para o escoamento pluvial; por outro lado, era mais importante ocupar os grandes vazios urbanos existentes no Menino Deus do que executar um aterro desnecessário.

Análise Morfológica da Interface com o Guaíba: Enseada Praia de Belas

Na época em que Gladosch trabalhou na elaboração do plano para Porto Alegre, a enseada da Praia de Belas continuava como um local abandonado, de péssimas condições sanitárias e ainda dividido pelo riacho.

O início da abertura da Av. Borges de Medeiros, em 1924, havia deflagrado o processo de crescimento da cidade na direção sul que necessitava ser concluído. O saneamento do riacho e de suas áreas de contribuição, assim como a urbanização da orla, era consenso entre os urbanistas.

Gladosch pensou conjuntamente a expansão da área central no sentido sul e a reurbanização de parte do bairro Menino Deus, nas imediações da Av. Praia de Belas, unindo através de um sistema de avenidas e ruas locais o traçado existente e o novo traçado urbano na área de aterro.

Quanto a este aspecto, obtém maior sucesso no traçado urbanístico da área de aterro longitudinal ao prolongamento da Av. Borges de Medeiros, onde consegue uma continuidade ajustada dos eixos viários perpendiculares à enseada, do que na área de aterro triangular, onde percebe-se uma descontinuidade entre as ruas existentes e as projetadas (figura 52).

Como comentado no item anterior, a forma triangular do aterro induziu Gladosch a adotar um traçado viário similar ao utilizado por Berlage no plano da Extensão Sul de Amsterdam, o que resultou em algumas quadras triangulares próximas à ponta da cadeia. Neste lugar, na conexão da Av. Beira-Rio com a antiga rua Pantaleão Telles é traçado um *rond point* com o caráter de um ponto

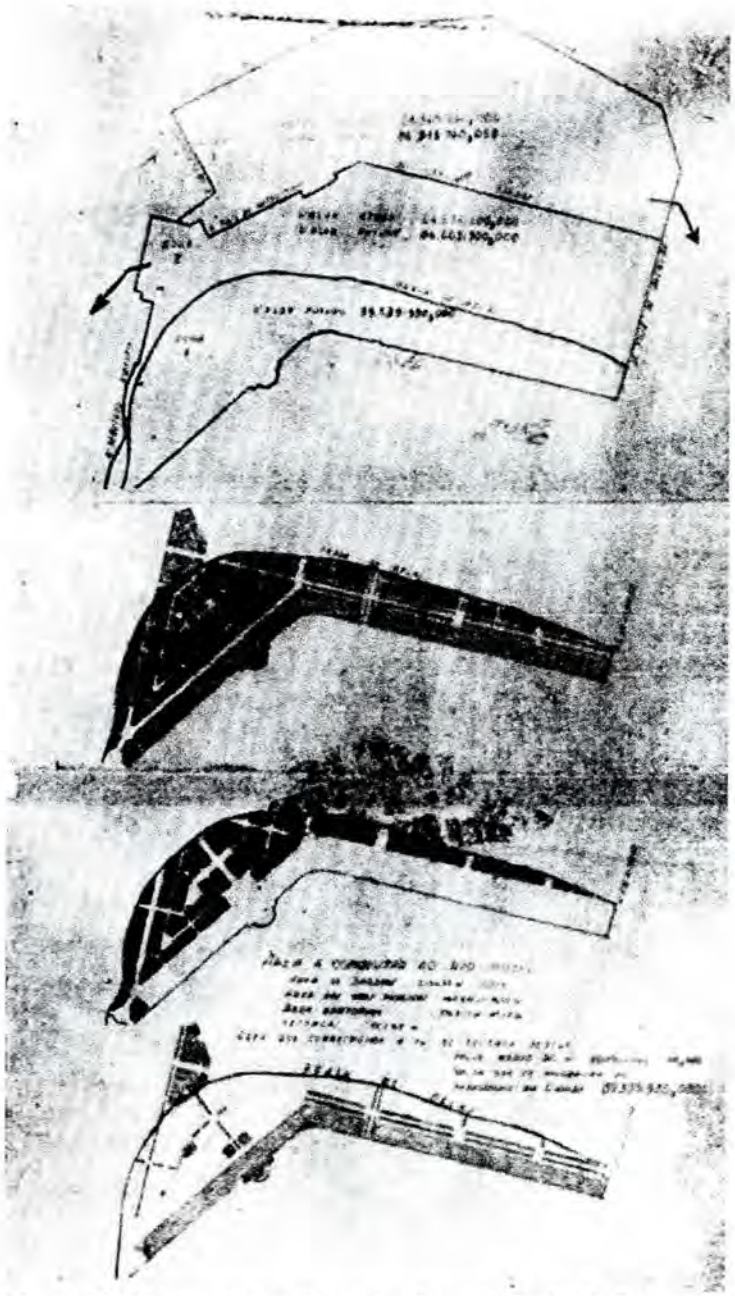


Figura 53 - Aterro proposto para a área da Praia de Belas
Fonte: Expediente Urbano - 1943

focal, próximo do lago.

Na interface da cidade com a enseada Praia de Belas, a proposta urbanística é uma avenida Beira-Rio, ampla *parkway* que inicia logo após o *rond point* na ponta da cadeia desenvolvendo-se até o entroncamento com a Rua José de Alencar. Havia a previsão de sua ampliação até o bairro Espírito Santo.

Esta avenida, continuamente acompanhada por um parque linear, transformaria o litoral da Praia de Belas numa praia de banhos paisagisticamente urbanizada.

É importante destacar que todas as propostas de ordenação de Porto Alegre analisadas até aqui, partiram da consciência que de era fundamental que a cidade tirasse proveito de sua implantação às margens de um lago e explicitavam esta preocupação urbanisticamente e em alguns casos, tridimensionalmente.

Sobressai na proposta urbanística da orla em análise, o traçado retilíneo da via de contorno, mais consentâneo com os eixos retilíneos da urbanística racionalista do que com os traçados sinuosos da urbanística das cidades jardins.

O elemento mais marcante da proposição de Gladosch, no que diz respeito à interface com o Lago Guaíba, é a criação do eixo diagonal, no sentido sudoeste. Este eixo conduz à nova margem do lago através de uma seqüência monumental de espaços com conotação simbólica. Ele nasce no parque urbano, encontro da Av. Borges de Medeiros com a Rua Pantaleão Telles, local onde se situa a antiga Ponte do Riacho, e termina em um grande espaço público – uma praça seca – em frente ao Lago Guaíba, assinando plasticamente a nova relação que a área aterrada estabelece com a cidade e com o novo contorno da enseada Praia de Belas.

Na desembocadura da Av. do Riacho, da Rua Botafogo e da Rua José de Alencar, no parque linear que acompanha a avenida de contorno da nova

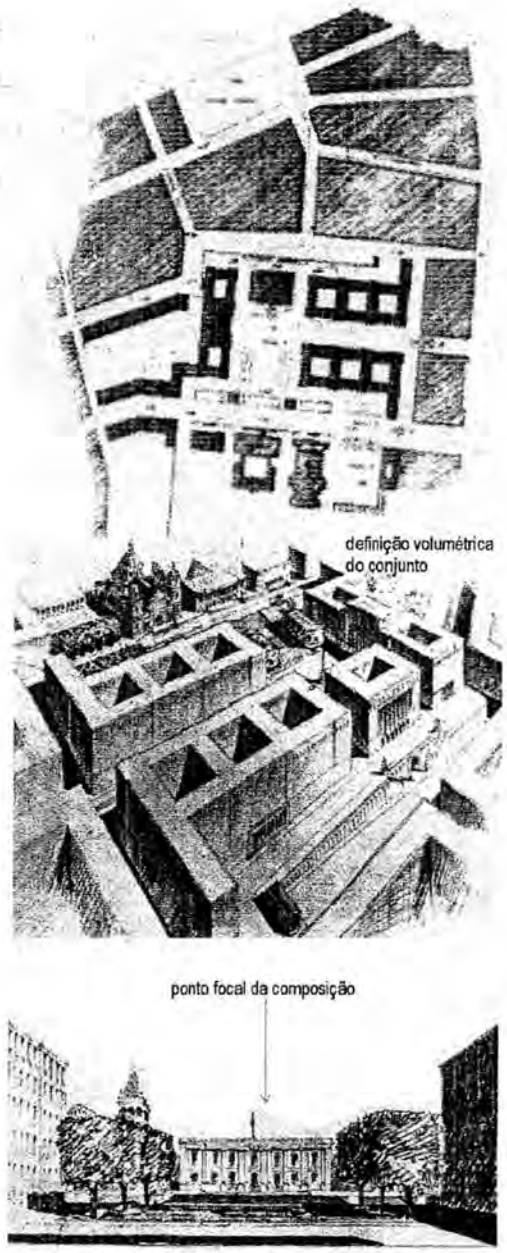


Figura 54 - Planta Geral do centro cívico estadual (estudo); Perspectiva futura do conjunto; Vista do Palácio do Governo enquadrada no novo conjunto
Fonte: Expediente Urbano - 1943

Praia de Belas, estão insinuadas dilatações que podem ser interpretadas como outras áreas de concentração de público na beira do Lago Guaíba.

Enquanto na proposta de Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva a composição do aterro Praia de Belas se ordenava a partir de dois pontos focais ligados por uma avenida de contorno da nova enseada, nesta proposta a composição do aterro se organiza a partir de um parque linear com espaços públicos de destaque na terminação de alguns eixos viários perpendiculares.

Em síntese, na interface com o Lago Guaíba o modelo espacial utilizado se aproxima, enfaticamente, da tática aplicada por Haussmann na reforma de Paris, ao ligar pontos focais existentes ou projetados por meio de eixos axiais, caso típico do eixo diagonal que nesta proposição articula o parque urbano no final da Av. Borges de Medeiros com a praça seca na beira do Guaíba.

Cabe enfatizar que a proposta de Gladosch para o aterro Praia de Belas, assim como a proposta de Ubatuba de Faria e de Edvaldo Pereira Paiva, demostram uma capacidade, vigente na época, de conceber globalmente o espaço urbano e projetar tridimensionalmente certos setores da cidade. Como não foram implementados, não é possível avaliar se estas idéias teriam sustentabilidade técnica e financeira.

3.2.4. Pré-Plano Paiva / Demétrio - 1951

Contextualização

Em 1940, Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria vão a Montevidéu, encaminhados pela Prefeitura, para estudar no renomado curso de urbanismo, sob a direção do arquiteto Maurício Cravotto. Montevidéu se destacava, no contexto cultural sul-americano, pelos avançados conhecimentos no campo urbanístico.

No seu retorno, em 1941, Edvaldo Pereira Paiva, nomeado para conceber um diagnóstico da cidade, produz o conhecido Expediente Urbano, conjunto de diretrizes que serviram de base para a confecção do primeiro Plano Diretor de Porto Alegre.

O urbanismo preconizado pelos uruguaios, era partidário da valorização do patrimônio cultural e do prestígio da memória arquitetônica. As propostas de Paiva e Ubatuba de 1936 e as de Gladosch de 1940, como analisado anteriormente, ao contrário, se alinhavam com o urbanismo cenográfico, originado no Movimento *City Beautiful*, que tratava morfologicamente determinados pontos do espaço urbano, independentes do contexto vigente.

A estada no Uruguai foi responsável pela modificação da concepção de planejamento urbano dos técnicos locais. A consciência da necessidade de uma visão global das condições sócio-econômicas antes de lançar uma proposta de traçado viário, foi responsável pela exaustiva pesquisa e diagnóstico da situação local, consubstanciados no chamado Expediente Urbano. Conforme, Paiva(1943):

"...não se pode prever e planificar racionalmente a vida de um complexo tal como as cidades, de uma maneira apriorística. O resultado de semelhante orientação seriam planos desligados da realidade, inaplicáveis na prática, logo considerados inúteis e, consequentemente, olvidados" [23]

Análise Morfológica da Proposta

O Expediente Urbano serviu de instrumentação para, em 1951, Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro colocarem em prática a metodologia de planejamento urbano absorvida no Uruguai. Esta pesquisa consistiu no levantamento dos aspectos históricos, físicos e sócio-econômicos, evolução urbana, condições sanitárias, serviços públicos, categorias de uso do solo e cadastro imobiliário, entre outros. Abordava os planos anteriores, atribuindo-lhes uma visão parcial dos problemas urbanos.

Constou desta aprofundada pesquisa urbana um censo de tráfego, medindo a intensidade de tráfego de veículos nas avenidas radiais, perimetrais e nos cruzamentos.

No que diz respeito ao litoral da Praia de Belas, o Expediente diagnostica da mesma forma nas propostas anteriores, de que esta área da cidade permaneceu isolada em função de aspectos físicos da península, espigão separador dos vales. O estudo aponta a permanência na área das características da época colonial: ruas estreitas e mal calçadas, edificações baixas e anti-higiênicas. Os mapas cadastrais da área confirmaram as afirmações citadas.

A denominada rua do litoral da Praia de Belas, com 5,4 metros de largura, só possuía pavimentação no trecho entre a Ponta da Cadeia e a Rua Coronel Genuíno; daí se desenvolvia até a Rua José de Alencar sem leito consolidado. A realidade local permanecia igual à época das propostas de Ubatuba de Farias e de Edvaldo Paiva.

Era uma praia rasa e cheia de baixios com cota abaixo de 3,20m. Em época de cheias todo litoral era atingido, assim como a zona baixa do Menino Deus, em função do arroio do Riacho e da Cascata.

As observações sobre a parte sul do litoral da Praia de Belas foram incorporadas nas propostas do pré-plano entre as quais destaca-se:

"a)...a parte sul dispõe de boas enseadas, próprias para banhos, das quais algumas já parcialmente aproveitadas. As condições dessa zona são muito próprias para a implantação de residências.

b) Não existe uma avenida contínua ao longo do litoral sul.

c) O litoral da Praia de Belas, a 1 km do centro, devido a várias circunstâncias, ainda não foi aproveitado para implementação de uma praia

[23] PAIVA, Edvaldo Pereira. Expediente Urbano de Porto Alegre. Oficina Gráfica da Imprensa Oficial, Porto Alegre: 1943. Pág 126 e 127.

de banhos. A esplêndida posição dessa enseada tornava possível sua transformação numa espécie de Flamengo da nova capital.

A canalização do Riacho e a defesa dessa zona das enchentes serão marcos iniciais dessa transformação."[24]

O denominado "Anteprojeto de Planificação de Porto Alegre" baseia-se nos princípios preconizados pela Carta de Atenas, organizando a cidade a partir das diferentes funções e de seu respectivo zoneamento.

As premissas básicas foram: o zoneamento do uso do solo, o zoneamento das densidades, a diferenciação das circulações, a descentralização da vida urbana, as novas condições coletivas para os habitantes em termos de moradia, abastecimento, transporte e saneamento.

O zoneamento proposto foi estruturado de acordo com as quatro funções arquetípas da retórica da cidade moderna:, habitar, trabalhar, circular, cultivar o corpo e o espírito (figura 55).

Análise morfológica da interface com o Guaíba: enseada Praia de Belas

Na Praia de Belas, em área de aterro, são previstas as zonas residenciais ZR4 traçadas como "unidades vicinais" com novo traçado viário, localização de centros cívicos, escolares, áreas verdes, desportivas e recreativas e ZR5, onde eram previstas edificações em altura(figura 55).

Na beira do lago está prevista uma área verde projetada ao longo de uma *parkway* de contorno, em direção aos balneários da Vila Assunção e Tristeza. Como na proposta de Gladosch, o pré-plano prevê uma ponte na ponta da cadeia, ligando o núcleo inicial da cidade com a outra margem do Guaíba.

Nesta época já havia ocorrido a alarmante enchente de 1941 e o recrudescimento de enchentes periódicas levou à idealização de um plano de defesa para a cidade. A solução foi a construção de um dique contornando toda a península que atingiu em cheio a urbanização da Praia de Belas.

Sem dúvida, a criação de um dique em cota superior aos terrenos existentes e às futuras áreas aterradas inviabilizava as propostas já sugeridas para esta área, analisadas nos itens anteriores. Criou um desafio urbanístico até hoje não resolvido na relação da cidade com o Lago Guaíba.

Em síntese, o pré-plano é um zoneamento que normatiza a cidade segundo o modelo preconizado pela carta de Atenas.

Em relação à Praia de Belas, representa a racionalização do quarteirão e da arquitetura, exemplificada na área do aterro, através da indicação de uma zona residencial ZR4 com unidades vicinais, uma zona residencial ZR5 de edificações em altura e uma área verde de contorno da orla.

[24] FARIA, Ubatuba de, paiva, Edvaldo Pereira.. Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre: 1938. Pág. 63.

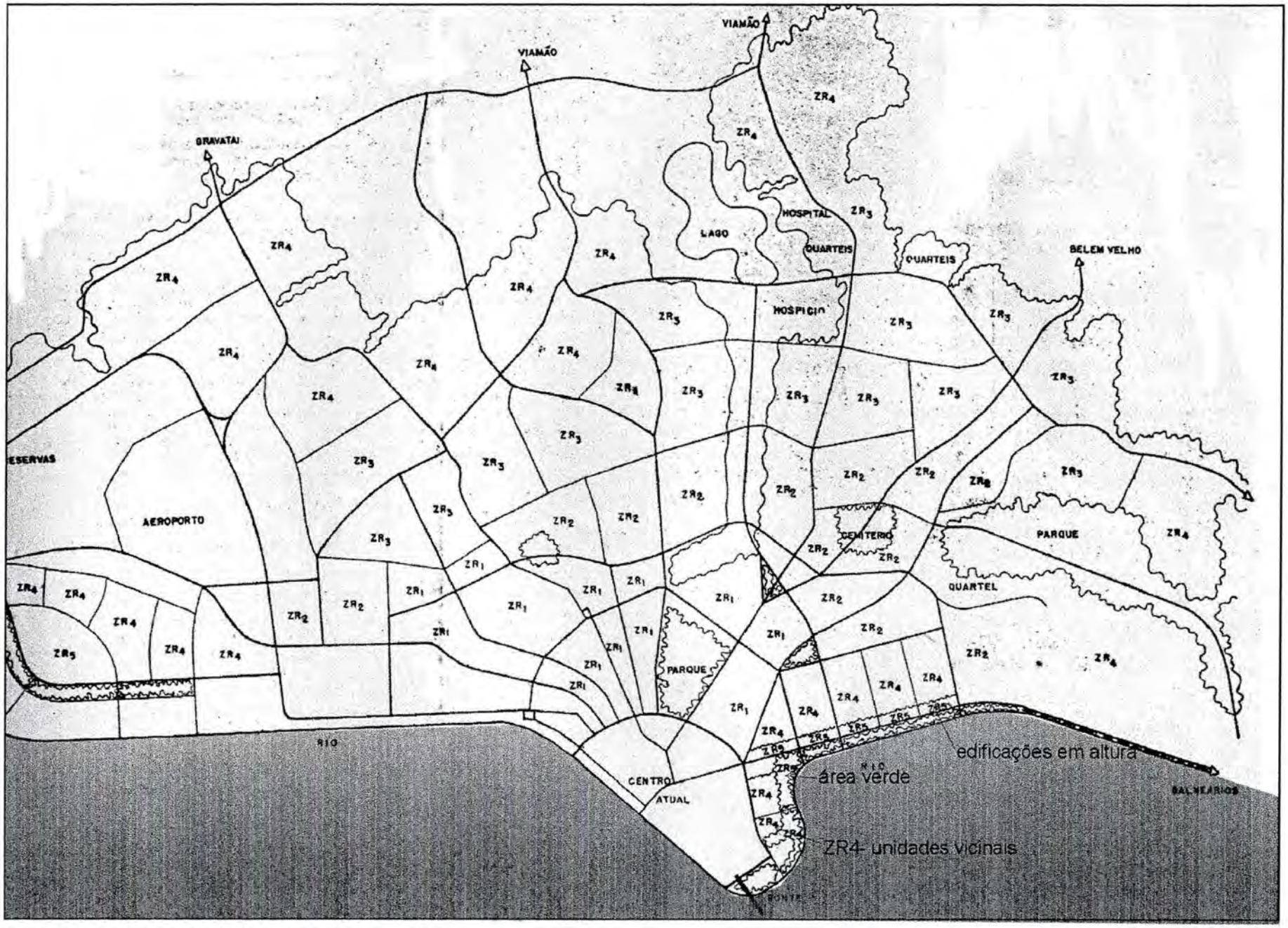


Figura 55 - Pré-Plano - Paiva/Demétrio Ribeiro - 1951
Fonte: Problemas urbanos de Porto Alegre, Palestra realizada pelo prof. Edvaldo Pereira Paiva - 1951

3.3 OS ESTUDOS DE URBANIZAÇÃO DA REGIÃO DA PRAIA DE BELAS

3.3.1. Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas
Edvaldo Pereira Paiva - 1951

A partir de avaliação crítica das propostas já surgidas para a região da Praia de Belas na década de 30, estudos que caracterizavam a área ou como porto ou como zona de vocação residencial, consubstanciados através de aterros, Edvaldo Pereira Paiva elaborou um novo estudo urbanístico que:

"Tratou a área como um bairro residencial autônomo, organizado em unidades vicinais e com sistema de verdes bem estruturado"[25]

Destaca-se na análise das propostas anteriores, inclusive do trabalho realizado por ele em conjunto com o eng. Ubatuba de Farias, a falta de um zoneamento de uso associado às propostas viárias.

No estudo urbanístico em questão abordou conjuntamente a enseada Praia de Belas e o morro Santa Tereza, a partir de alguns preceitos, dos quais destaca-se:

a) Concepção das zonas como residenciais e turísticas.As novas áreas conquistadas por aterro são tipologicamente diferentes dos loteamentos tradicionais das áreas adjacentes. Concepção orgânica de traçado, estruturado por unidades vicinais que não são atravessadas por vias de tráfego
b) Definição de um zoneamento de uso, de altura e volumes limites de construção, em função do grau de valorização dos terrenos. Proposta de alta densificação na faixa de parque paralela à Av. Beira Rio, com a localização de altos edifícios, com estacionamentos próprios, escolas e centros locais. Proposta de edificações baixas nos interiores das unidades, associadas ao sistema viário local.
c) Proposta de um sistema viário hierarquizado.
d) Aplicação dos princípios modernos de estruturação de um sistema diferenciado e contínuo de áreas verdes coletivas. Criação de um grande parque ligado diretamente à Av. Beira Rio no ponto em que a mesma inflexiona na direção sul. O parque, localizado estrategicamente na área em que o aterro proposto apresenta mais profundidade, centralizaria todas as atividades esportivas e de lazer no novo bairro.
e) Desmonte em forma de anfiteatro, direcionado à Praia de Belas, do Morro Santa Tereza, onde também é proposto um tipo de traçado orgânico de unidades vicinais. A idéia era tratar como um conjunto paisagístico as áreas remanescentes entre os dois bairros.(figura 56)

[25] FARIA, Ubatuba de, paiva, Edvaldo Pereira,. Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre: 1938. Pág. 63

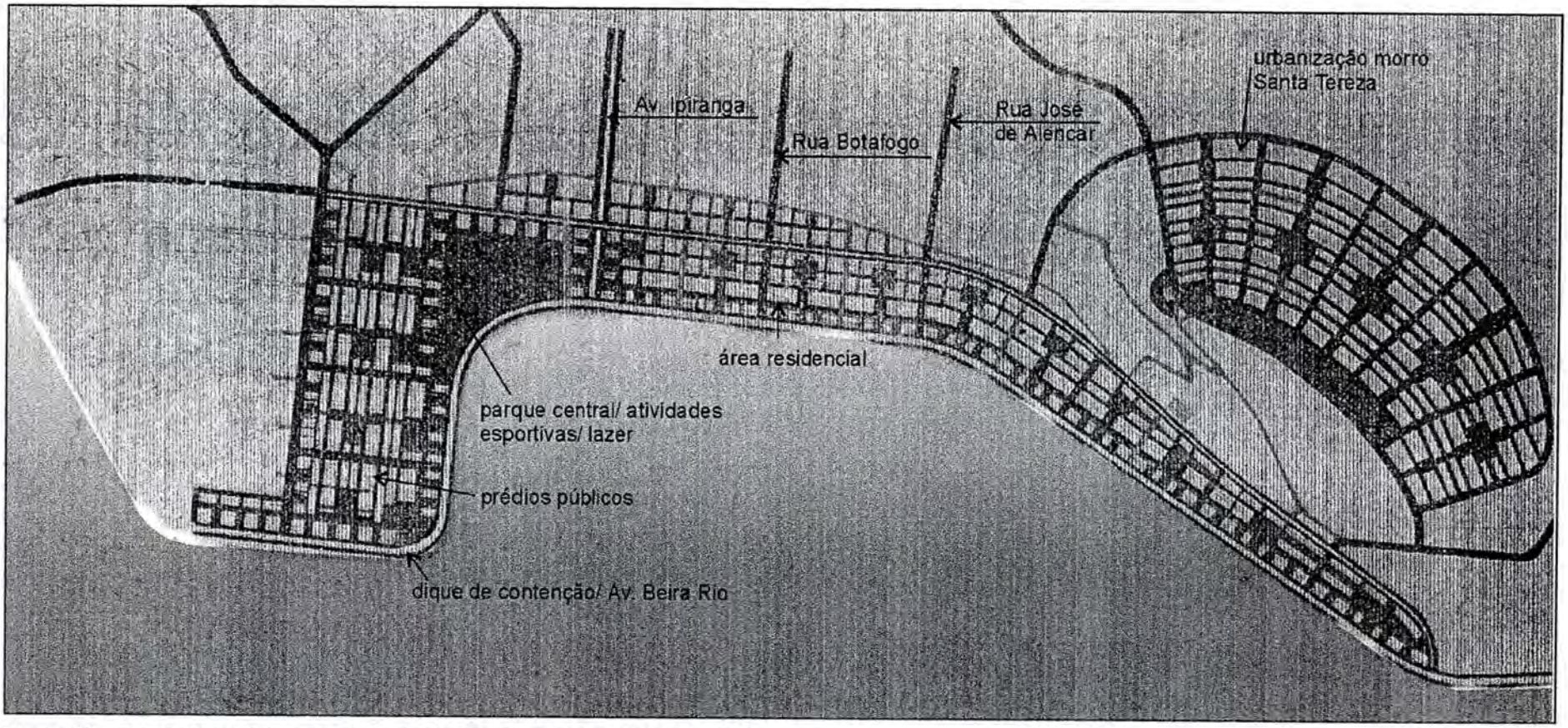


Figura 56 - Estudo Urbanístico da Praia de Belas -Edvaldo Pereira Paiva/1951
Fonte: Urbanização da Praia de Belas. Separata da Revista do D. P. M. - Dezembro/1951

Análise Morfológica do Estudo Urbanístico da Praia de Belas

É proposto um aterro na enseada da Praia de Belas, mantido na cota 2.70m, formalmente semelhante ao de Gladosch. Uma maior dimensão na zona próxima da península e uma faixa linear acompanhando o prolongamento da Av. Borges de Medeiros, conforme se pode observar na figura 56.

Na linha de contorno do aterro é prevista a construção de um dique de proteção na altura de 6,00m, onde passaria uma avenida rápida, denominada Beira-Rio, que em continuidade com a Av. do Porto contornaria a ponta da península, seguindo em direção à Ponta do Dionísio. Neste aspecto a proposta em análise se coaduna com a proposta de 1936.

Deve-se destacar que neste caso as áreas aterradas seriam obtidas do desmonte do morro Santa Tereza, à semelhança da proposta carioca de aterro do Flamengo pelo desmonte do morro de Santo Antônio.

Como trama fixou um traçado ortogonal cujos eixos principais são os de equivalência sol e sombra: prolongamento da Av. Borges de Medeiros e Av. Beira Rio e os perpendiculares aos mesmos: Av. Loureiro da Silva, Av. Ipiranga, Rua Botafogo e Rua José de Alencar, entre outros. Os blocos em altura seriam orientados, na sua maior extensão, com os referidos eixos.

A proposta urbanística é de matriz corbusiana. O traçado ortogonal definia grandes quarteirões, denominados superquadras, contornados pelas avenidas de grande tráfego citadas acima. Interiormente, as vias eram de caráter local e atendiam às áreas estritamente residenciais, onde estavam previstos os centros complementares de escola e de recreação infantil e as áreas verdes públicas. As superquadras eram dotadas de ruas tipo *cul-de-sac*, nas quais as circulações de pedestres eram independentes das vias de tráfego.

As edificações de maior altura foram previstas de frente para a praia em grandes lotes (30m x 50m) que permitiriam buscar a melhor orientação solar. Em conformidade com as normas modernas de urbanização residencial, estes edifícios, em função das dimensões dos lotes, seriam afastados das divisas laterais, conformando um tecido urbano de massas edilícias soltas, com áreas abertas adequadas à boa aeração e insolação.

Com o objetivo de não formarem uma barreira frente ao Guaíba, os prédios em altura eram idealizados com o pavimento térreo em pilotis. Assim, as áreas de lazer e recreação adquiriam a continuidade paisagística perseguida pelos preceitos modernos. A maquete da figura 59 não esclarece como a proposta resolveu a interface dos blocos de edifícios com a Av. Beira Rio em cota 3 metros acima do nível dos pilotis.

As edificações de média altura estariam localizadas em lotes de 15x30m ao longo das avenidas de contorno, e as de altura mínima, no interior das superquadras, correspondendo aos blocos residenciais (figura 57).

A adequada hierarquização do sistema viário, conjugada com a ordenação do parcelamento e da volumetria, buscava garantir condições semelhantes de habitabilidade às edificações.

Tipologicamente, rompem-se as ligações tradicionais do edifício com o solo urbano, e como conseqüência as relações da quadra tradicional.

Estabelecem-se novos vínculos, de ordem mais abstrata. O espaço se torna mais homogêneo com a simplificação do vocabulário formal.

A estrutura de elementos primários não se calibra mais por pontos focais de caráter monumental. Uníssona com os preceitos modernistas, se concretiza na rede contínua de espaços públicos abertos que têm, como elemento irradiador, um grande parque na beira do lago, localizado no ponto de inflexão da Av. Beira-Rio para o sentido sul.

Segundo Edvaldo Pereira Paiva em palestra sobre a urbanização da Praia de Belas, os edifícios de interesse público, tais como auditórios, teatro, clube, mercado, centro comercial, seriam localizados na face norte deste grande parque central (atual área do Centro Administrativo Estadual).

Sem dúvida, a previsão da concentração dos principais prédios de recreação, esporte, turismo (centro hoteleiro e cassinos) associados com a atividade de balneário, transformariam este local em um centro de interação social da cidade com o seu lago. Mais uma vez, conforme a figura 56, não fica claro de que forma, na área do parque, a proposta resolveria a barreira do dique.

Apesar da necessidade do dique de contenção, a proposta de urbanização desta área da cidade contém na sua concepção um espaço estruturador – o parque central – que, se bem detalhado, poderia resolver a questão da separação física e se transformar em um local público de desfrute de uma paisagem tão privilegiada.

Em síntese, a presente proposta resolve a interface da cidade com o Guaíba, através de uma avenida Beira-Rio sobre o dique de contenção, em continuidade com a Av. do Porto, tendo na inflexão desta avenida no sentido sul, um parque público de grandes proporções, onde são previstos vários prédios de interesse público, caracterizando a área como um pólo de lazer e turismo às margens do lago Guaíba.

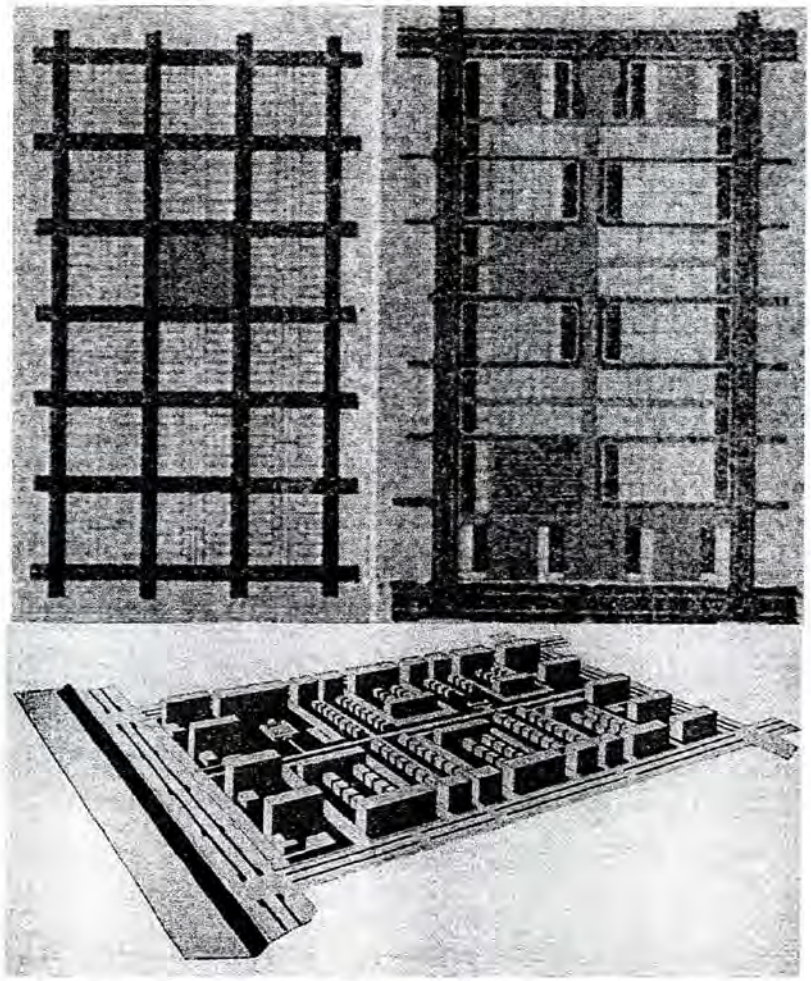


Figura 57 - Sistema existente; Sistema proposto; Maquete da unidade de habitação proposta
Fonte: Urbanização da Praia de Belas. Separata da Revista do D. P. M. - Dezembro/1951

3.3.2. Projeto Definitivo para a Urbanização da Praia de Belas - Lei nº 1487/55

Em 1953, o eng. Edvaldo Pereira Paiva, com a colaboração do arq. Carlos Maximiliano Fayet aperfeiçoa a proposta de 1951, através de modificações no zoneamento de uso da área da Praia de Belas, das alturas das edificações e, fundamentalmente, da alteração do desenho do aterro.

Em 11 de novembro de 1955 é aprovado o plano definitivo para a Praia de Belas através da Lei nº 1487.

A Lei nº 2046/59 que instituiu o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, incorporou o plano definitivo para a Praia de Belas. No mesmo ano é aprovada pela Câmara Municipal a Lei nº 1966 que disciplina as construções na zona residencial da área aterrada (figura 58).

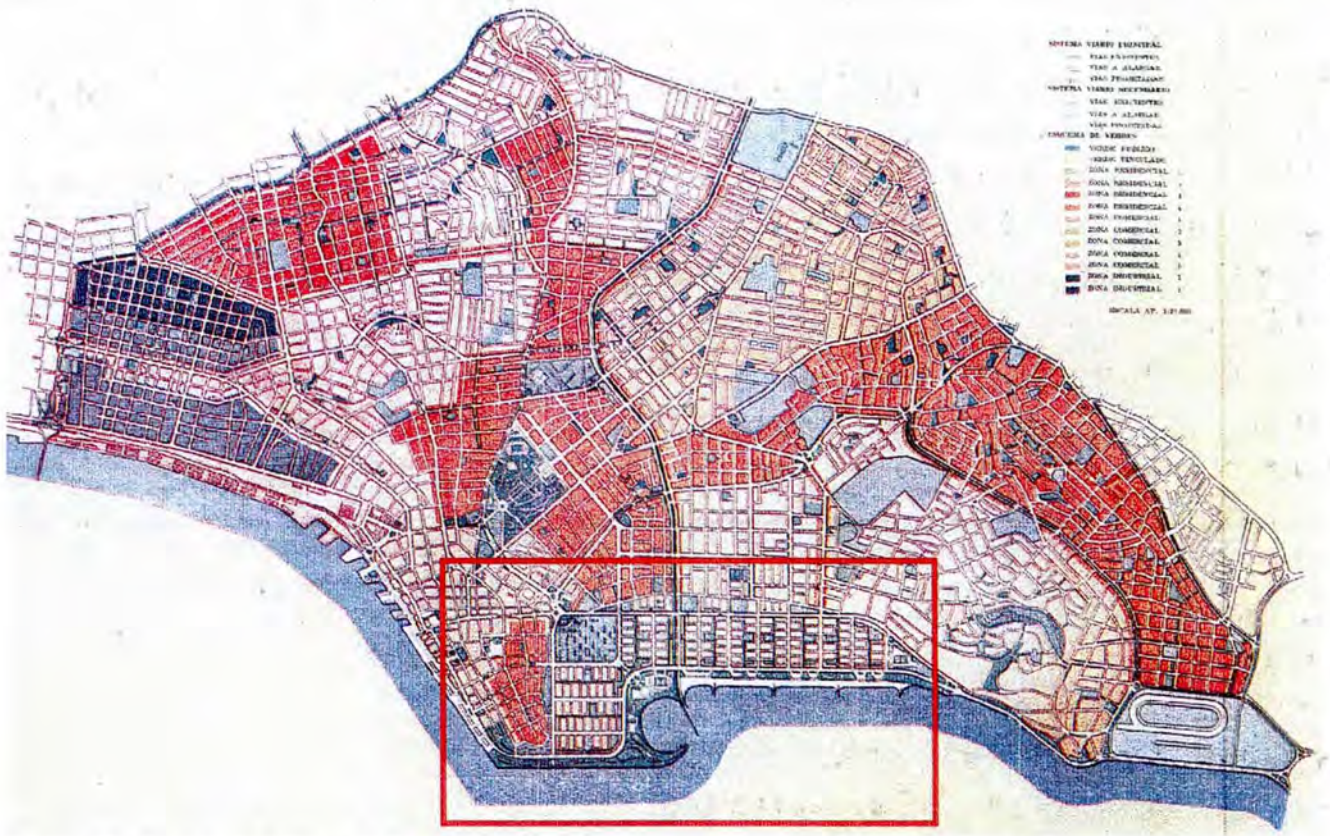


Figura 58 - Projeto definitivo do Bairro Praia de Belas incorporado pelo Plano Diretor
Fonte: Plano Diretor de 1959 - Lei 2046

Análise morfológica do projeto definitivo da Praia de Belas

Na proposta de 1951, o limite do aterro coincidia com o dique de cintura por onde passava a Av. Beira Rio. O parque central, situado na direção sudoeste, inflexão da Avenida Dique para o sentido sul, ligava as extensões do aterro no sentido oeste e no sentido sul, destinadas ao uso residencial. Assim, todas as atividades propostas para a área do aterro tinham como limite físico o dique de contenção.

Na proposta de 1953, incorporada na Lei nº 2046/59, a Av. Beira-Rio também é projetada sobre o dique de contenção, porém a área de aterro avança além do limite do dique, formando uma faixa de aterro paralela a ele que, entre a desembocadura do riacho Ipiranga e a Ponta da Cadeia, assume maiores proporções conformando-se como uma enseada (figura 60).

Nesta área de aterro, no exato ponto de inflexão da Av. Dique, é proposto um centro cívico esportivo vinculado com a margem do Lago Guaíba. Na sua continuidade, no sentido sul do aterro, é sugerida uma área verde linear que acompanha a Av. Beira Rio, intercalada por trechos pavimentados que fazem a conexão com os decks de atracação de barcos junto ao Guaíba (figura 60).

O deslocamento do parque central da proposta anterior para a parte externa do dique permitiu, na proposta em análise, que as áreas de uso residencial no sentido sul e no sentido oeste adquirissem uma relativa continuidade.

Por outro lado, enquanto na proposta anterior as áreas residenciais tinham acesso direto ao parque, na nova proposta a acessibilidade ao centro cívico e esportivo, tanto dos moradores do novo bairro, como da população em geral, depende de uma complexa estrutura viária. Um eixo viário desenhado no sentido sudoeste a partir de uma diagonal imaginária,

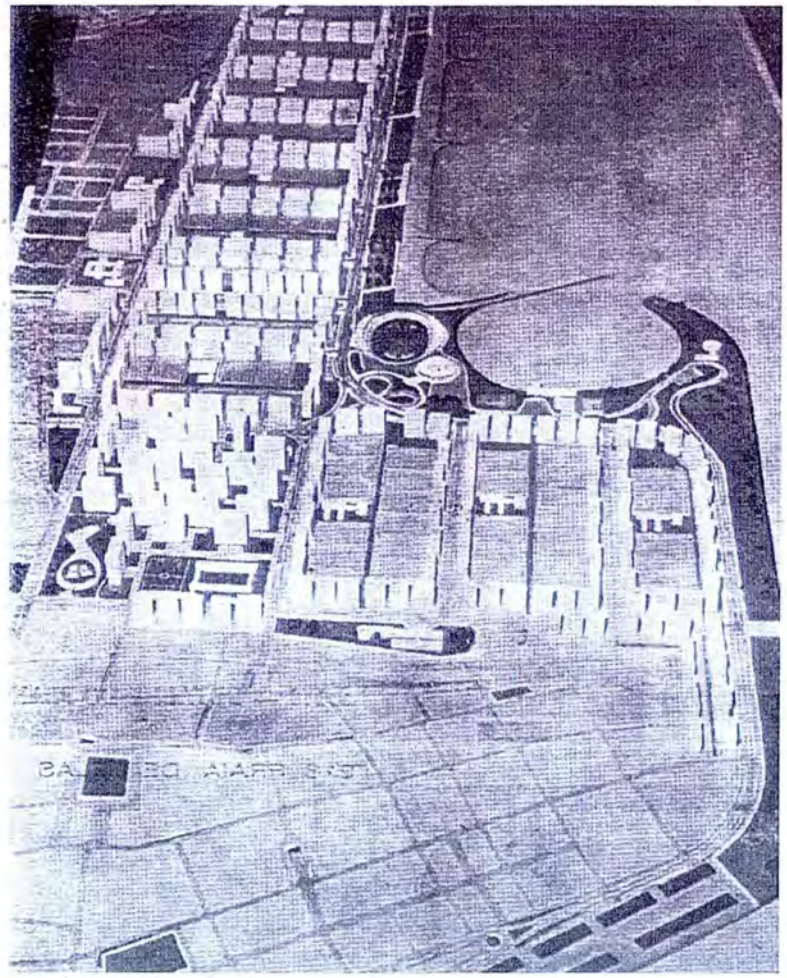


Figura 59 - Maquete do projeto Praia de Belas
Fonte: Lei nº 2046/59

nascida no quarteirão destinado ao Centro Administrativo Estadual, corta o dique numa passagem em nível inferior, alcançando a margem(figura60).

Não se dispõe de outras informações gráficas, além do mapa que acompanhava o lei, reproduzido na figura 60, que permitam inferir as ligações das vias locais com o citado acesso ao parque, na beira do Lago Guaíba.

Aparentemente, quando analisamos o mapa da proposta, parece que o projeto definitivo da Praia de Belas, apesar de sua forte sintonia com o paradigma modernista da cidade parque, procura estabelecer um vínculo com o contexto da cidade existente.

Ao identificarmos na escala bidimensional o eixo diagonal que nasce no quarteirão do Centro Administrativo Estadual, próximo da Ponte de Pedra, símbolo do núcleo histórico de Porto Alegre e, ultrapassando a barreira do dique, chega na margem do Lago Guaíba, somos tentados a interpretar esta intenção como a expressão da conquista do uso e da fruição do Guaíba, pelos porto-alegrenses.

No entanto, ao analisarmos a maquete do conjunto,(figura 59) verifica-se que não existe um eixo definido com intenção plástica de integrar os contextos mencionados: cidade existente, aterro e beira do lago. A disposição dos blocos edificados interfere na percepção do eixo que, em tese, ligaria a praça da Ponte de Pedra com o parque da margem do Guaíba. A ênfase está na solução viária: um nó com duas alças que permitiria aos veículos acessar com facilidade ao centro cívico e esportivo.

Os prédios públicos que, na proposta de 1951, eram previstos nas proximidades do parque central, no projeto definitivo são projetados em uma superquadra, limitada pela Avenida A projetada, futura Av. Loureiro da Silva e a Av. Borges de Medeiros.

O ponto focal da composição do projeto definitivo da Praia de Belas é o centro esportivo na beira do Lago Guaíba, onde também é prevista uma marina pública com clube náutico e cassino. A continuidade do espaço do parque no sentido sul prevendo áreas de contemplação do lago e de uso náutico, em frente ao novo bairro residencial, se insere na temática modernista do parque urbano na escala global da cidade.

As áreas destinadas a parques na borda da área aterrada da enseada Praia de Belas, nas propostas de Moreira Maciel, Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva e de Gladosch, eram idealizadas, em primeira instância, como formas de sanear e higienizar o lugar. Em segunda instância, como locais de lazer contemplativo e, em alguns casos, como local de balneabilidade.

Com a cidade moderna, o parque urbano, dentro da cidade ou em orla, adquire as funções de espaço de lazer ao ar livre, como caminhar, praticar esportes e se encontrar. O parque passa a ser o principal local de interação social da cidade moderna.

Ressalvadas as diferenças de partido descritas acima, a proposta definitiva mantém as características da proposta de 1951, resumidas a seguir.

O novo bairro residencial assenta-se em uma área de 300 ha conquistada ao Guaíba por aterro, mantido na cota 2,70 e defendido das cheias periódicas por um dique de 6m de altura, sobre o qual desenvolve-se uma via rápida, denominada Av. Beira Rio. Esta via liga a Ponta da Cadeia até a ponta do Dionísio.

A nova área residencial é cortada transversalmente pela canalização do arroio do Dilúvio. Sua trama viária é proposta de acordo com as normas urbanísticas modernas, qual seja, a hierarquização viária conforme a função de cada via, dividindo a totalidade da área em superquadras

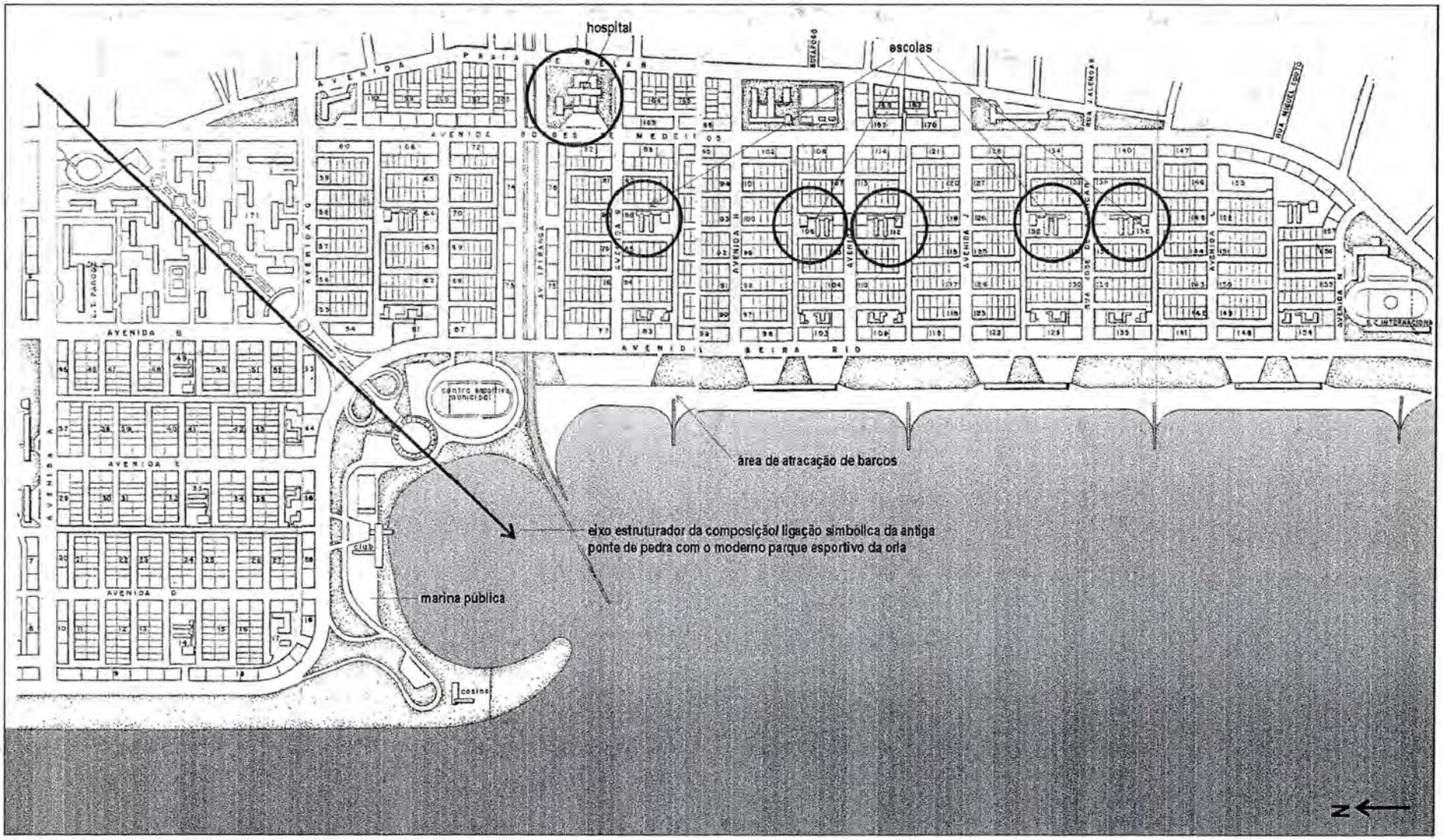


Figura 60 - Projeto definitivo do bairro Praia de Belas
Fonte: Lei nº 1487/1955

denominadas unidades de habitação. Cada uma delas seria dotada de uma unidade escolar, recreação infantil e áreas verdes de uso público. Eram previstos equipamentos de maior porte, tais como mercados, escolas secundárias, um hospital, um estádio de esportes, um clube náutico, um cassino e alguns prédios públicos.

O modelo espacial não é mais o Haussmanniano, é o modelo Corbusiano traduzido na concepção das unidades de vizinhança.

Como nas propostas anteriores, a concepção urbanística é global e inclui desde o plano urbanístico (saneamento, traçado viário, volumetria) até um estudo específico do loteamento, um plano financeiro e uma resenha de todos os projetos complementares, entre eles os relativos à execução do aterro, dique de saneamento, canalização do riacho, pontes, etc.

Morfologicamente, a Av. Beira-Rio seria demarcada por prédios de 10 andares, os mais altos propostos, com grandes afastamentos, num ritmo volumétrico constante.

Na cota mais baixa, área aterrada no nível do Guaíba, a escala urbana seria pontuada por objetos arquitetônicos dispersos, caso do centro esportivo, com volumetria individualizada, de acordo com suas respectivas funções: clube náutico, centro esportivo, cassino, entre outros.

Este projeto, chamado de projeto definitivo da Praia de Belas e incorporado pelo Plano Diretor de 1959, pela dimensão da área aterrada, pela forma do aterro proposto e pela proposta urbanística adotada se destaca e se diferencia da estrutura urbana de Porto Alegre.

O novo e o moderno apenas alinhavados na cidade existente, na escala do sistema viário, propõem a conquista definitiva da insalubre enseada da Praia de Belas.

3.3.3. Novo Projeto Praia de Belas Regulamentado pela Lei nº 2330/61 e Alterado pela Lei nº 3414 / 70

O projeto para a área da Praia de Belas, proposto em 1953, pelo eng. Edvaldo Paiva e pelo arq. Carlos Maximiliano Fayet, legitimado pela Lei nº 2046 de 1959, foi posteriormente alterado pela Lei nº 2330 de 1961. Esta reduziu o tamanho e forma do aterro e reservou à Universidade Federal do Rio Grande do Sul o setor de superquadras adjacente à área da Ponta da Cadeia, através de uma operação de permuta, que possibilitaria a recuperação pela Prefeitura Municipal do polígono próximo ao Parque Farroupilha, utilizado por órgãos universitários.

O projeto definitivo da Praia de Belas havia sido parcialmente concretizado, caso dos novos quarteirões entre a Praia de Belas e o prolongamento da Av. Borges de Medeiros. Atualmente ali se localizam o Shopping Praia de Belas, a Fundação de Recursos Humanos e algumas torres de habitação coletiva, do projeto Maguefa. Caso, também, dos quarteirões ocupados por habitação coletiva, entre a Av. Borges de Medeiros e a Av. Beira-Rio (figura 61).

No quarteirão definido pela Av. Borges de Medeiros e pela avenida projetada, futura Av. Loureiro da Silva, destinada a prédios públicos, houve ocupação por algumas repartições públicas, caso da Escola Técnica Parobé.

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

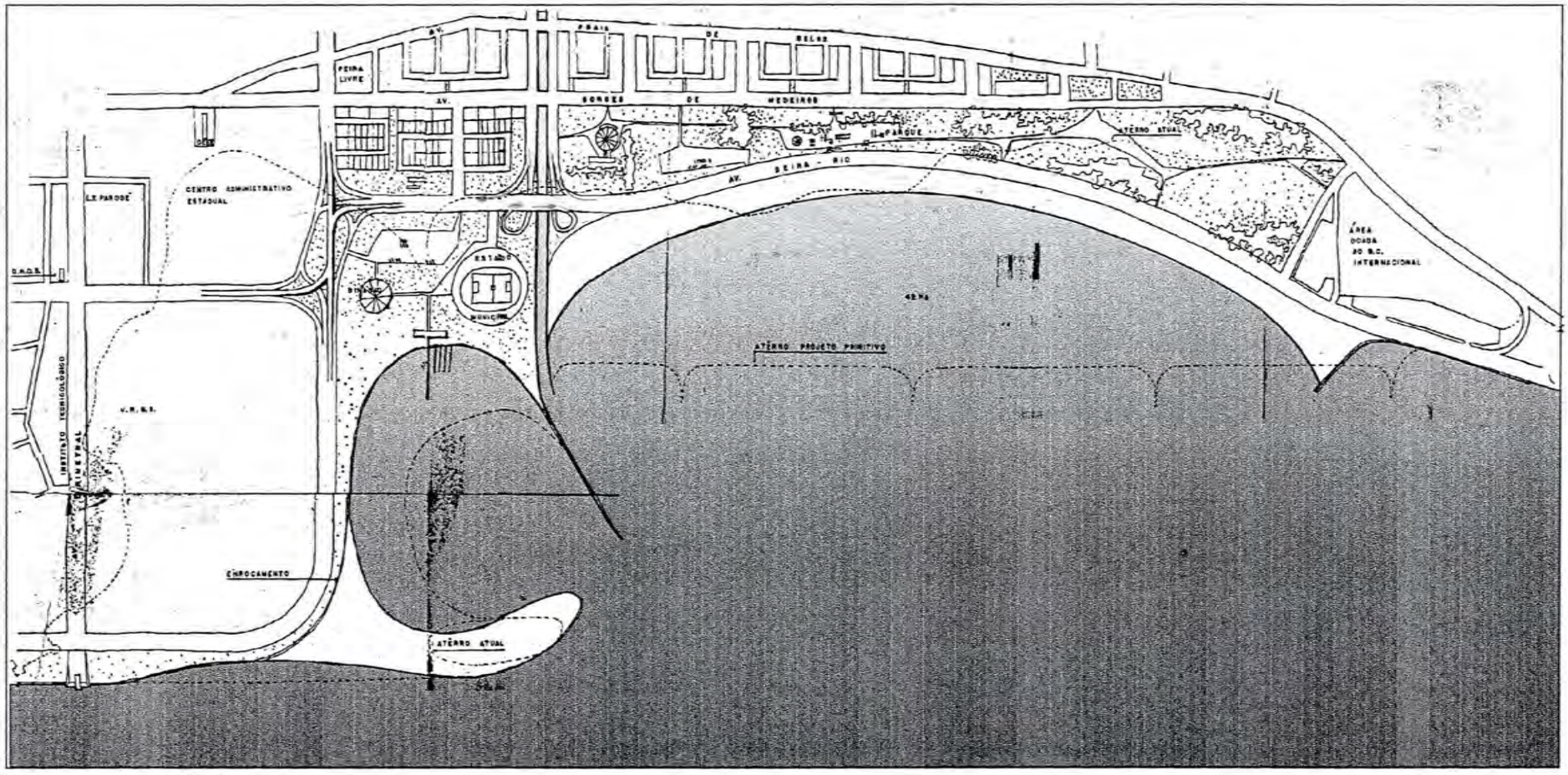


Figura 61 - Novo Projeto da Praia de Belas
Fonte: Lei 2330/61 - SPM PMPA

A legislação que aprovou o traçado do bairro Praia de Belas – Lei nº 1487/55 – assim como a que regulamentou os usos, alturas e percentagens de ocupação – Lei nº 1966/1959 – foram respeitadas nas partes executadas.

Sendo a área aterrada e loteada de propriedade do Poder Público municipal, a renda obtida com a venda dos lotes seria utilizada em obras de urbanização de outras partes da cidade. Novos fatos surgiram e o fundo especial para a execução do Plano Diretor possibilitou que a Prefeitura implementasse o seu Plano Diretor sem depender das negociações dos lotes do novo bairro Praia de Belas.

Em relação à porção do aterro não executada, o Departamento Nacional de Obras e Saneamento dispôs-se a executá-lo sem ônus para o município. A necessidade de novos parques urbanos era um consenso nacional também seguido pelo poder municipal.

Em 1962 a Lei nº 2434 altera a Lei nº 2330/61, criando condições para a localização do Centro Administrativo Municipal e Federal.

Em 1970, a Lei nº 3414 revoga as leis anteriores dispondo sobre os usos e as edificações na Praia de Belas. Conforme a figura 62, no setor D, parte remanescente do aterro Praia de Belas, só serão permitidas as edificações do Centro Esportivo Internacional ou parques urbanos.

A partir de 1964, com a implantação da ditadura, o processo desenvolvimentista estruturado no capitalismo e na industrialização, responsável pela modernização dos cenários urbanos brasileiros nos anos 30, começa a falir.

Os grandes projetos globais cedem lugar aos projetos parciais, que iniciam um processo descaracterizador da identidade dos lugares, o que é claramente identificado na orla da Praia de Belas.

Neste período, o centro histórico sofria uma profunda fragmentação, com a saída de suas atividades peculiares para outras áreas em desenvolvimento da cidade. O porto e a margem norte da península perdem sua importância e vitalidade. A margem sul, transfigurada por um grande aterro, não consegue se estruturar como um lugar de legibilidade reconhecida no contexto da cidade.

Análise Morfológica do Novo Projeto da Praia de Belas

A área de aterro diminui e o traçado da Av. Beira-Rio torna-se formalmente mais sinuoso, aproximando-se do limite natural da enseada.

A Av. Borges de Medeiros tem o seu prolongamento concretizado conforme traçado da proposta de 1953, e estruturam-se os quarteirões residenciais limitados pela referida avenida e pela Av. Praia de Belas.

Excluídas as áreas remanescentes do antigo projeto do bairro residencial Praia de Belas, a nova proposta se constrói a partir de dois parques públicos. O primeiro, localizado na inflexão da Av. Beira Rio, na direção sul, guarda algumas das características da proposta anterior, como a sugestão de alguns equipamentos esportivos, mas compositivamente, desvincula-se do quarteirão do Centro Administrativo Estadual.

A chegada a este parque não se articula enfaticamente com nenhuma parte significativa da estrutura urbana existente (figura62). A concepção de desenho da distribuição dos equipamentos esportivos é aleatória e sem nenhuma força plástica. Perde-se a idéia anterior de articulação, mesmo que somente em escala bidimensional, no sentido sudoeste, ligando a ponte de pedra com o centro esportivo. A concepção

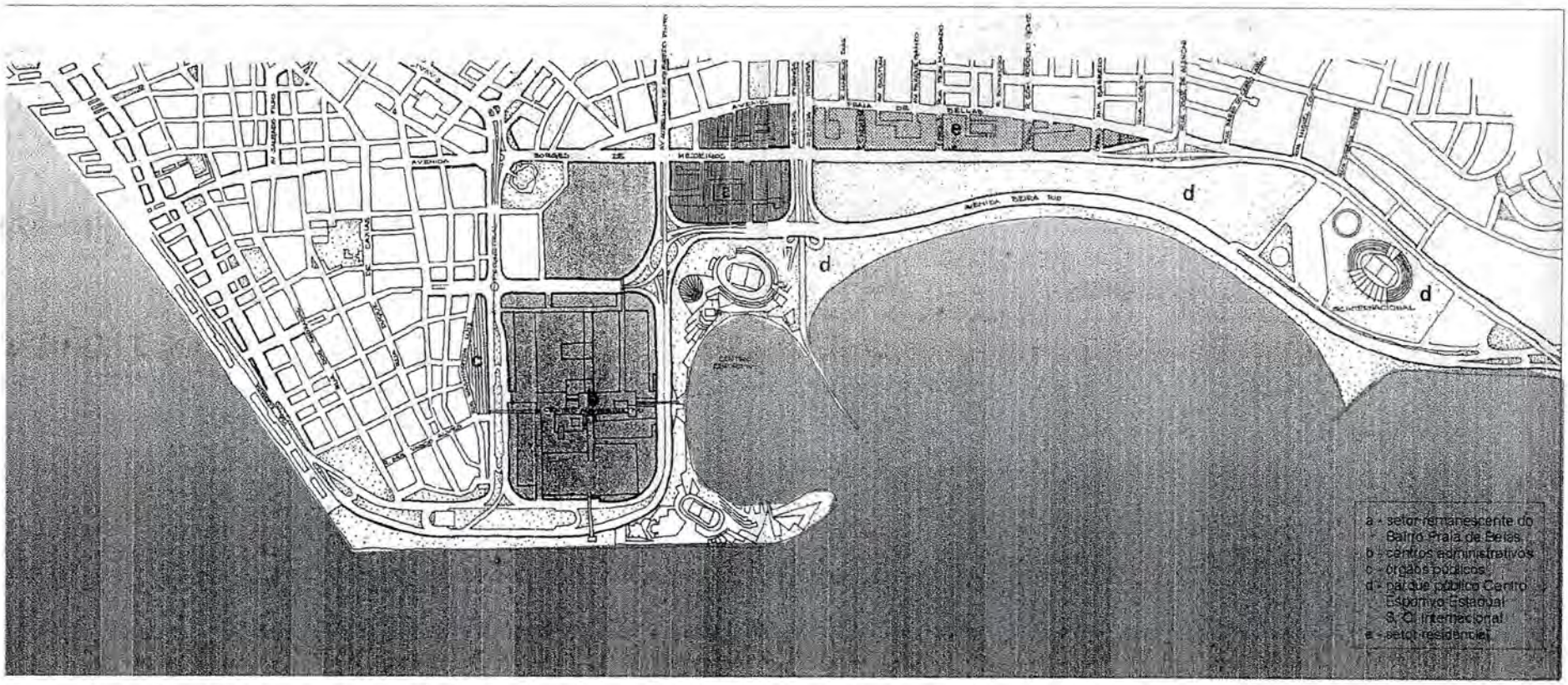


Figura 62 - Lei 3414/1970 revoga as leis 1966/59 e 2434/62 que regulamentavam usos, alturas e criava as condições necessárias para a localização do Centro Administrativo
Fonte: Lei nº 3414/70 - SPM - PMPA

de um projeto global é substituída por um zoneamento.

O segundo parque, de forma longitudinal e paralelo à Av. Borges de Medeiros, foi motivo de concurso público e será analisado a seguir. A proposta vencedora marcava enfaticamente a posse do Lago Guaíba pelo cidadão porto-alegrense, através do eixo aquático que avançava dentro d'água e finalizava em uma ilha. Infelizmente, o projeto não foi executado na íntegra. O referido eixo, essência de ser do projeto, não foi implementado.

Inicia-se, a partir do chamado novo projeto da Praia de Belas, uma operação de intervenções fragmentadas, tanto da iniciativa pública como privada, numa das paisagens mais significativas da cidade.

Excluindo a proposta de Moreira Maciel de 1914, as propostas que sucederam-se sobre a área da Praia de Belas estruturavam-se em princípios comuns quanto à necessidade de aterro e quanto à sua vocação para uso residencial e turístico. Todas tentavam estruturar esta nova parte da cidade a partir de projetos de concepção global, variando o paradigma urbanístico escolhido e, naturalmente, a conjuntura política, social e econômica.

Ao conjunto de concepções analisadas até aqui, ora formalistas e monumentalistas, ora românticas, ora modernistas, mas sempre de caráter global, sucederam-se ações e projetos parciais, exceção ao concurso público do Parque Marinha do Brasil, na década de 70, citado acima.

Como analisado, alguns quarteirões do antigo projeto do bairro Praia de Belas foram implantados na sua totalidade, outros, os quarteirões dos centros administrativos foram parcialmente implantados. As áreas remanescentes foram destinadas a parques. O parque Maurício Sirotsky e parte do parque Marinha do Brasil, ainda não foram totalmente urbanizados.

A ocupação pela metade de todos os usos ali existentes deu ao aterro o caráter de um espaço inacabado.

A parte implantada do Parque Marinha do Brasil, o Shopping Praia de Belas e a Usina do Gasômetro são, atualmente, centralidades que concentram milhares de pessoas e que sinalizam a possibilidade de reversão do caráter anômico desta parte da cidade, a partir de um projeto urbano que os vincule aos equipamentos já existentes na orla do aterro.

3.4 PARQUE MARINHA DO BRASIL

Uma das áreas destinadas a Parque Público da Praia de Belas recebeu a denominação de Parque Marinha do Brasil através da Lei nº 3071 de novembro de 1967.

O Parque Marinha do Brasil, com área aproximada de 50 ha foi parte integrante do Projeto Renascença, tendo sido utilizados, para a sua urbanização recursos do Banco Nacional da Habitação.

Em 1976, na administração do Prefeito Guilherme Socias Vilella, a Secretaria de Planejamento Municipal elaborou um Plano Preliminar de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil com o objetivo de subsidiar um Concurso Público para a área.

O Plano de Diretrizes, através de uma análise dos aspectos históricos, aspectos de localização e conceituação da natureza do parque, fixa um programa de necessidades, um zoneamento e as diretrizes gerais que deveriam nortear as propostas de um Plano Global do Parque Marinha do Brasil.

Em uma avaliação consistente, o trabalho coloca a contradição entre a potencialidade da paisagem natural em relação aos seus aspectos físicos e visuais de orla, presença da grande massa de água, a riqueza das ilhas do Delta do Jacuí, o espetáculo do pôr-do-sol e a inadequada relação da cidade com o Lago Guaíba.

" O Guaíba margeia a cidade em toda extensão norte-sul lado oeste, onde um fenômeno natural conhecido como "O Pôr-do-Sol" se constitui em símbolo marcante da paisagem citadina." [26]

Detecta também o processo de isolamento que a cidade foi tramando em relação ao Guaíba, pela acumulação de barreiras físicas, entre as quais, a construção da zona Portuária, a construção da cortina de proteção das cheias na Avenida Mauá e sua extensão através do dique, além das privatizações que aconteceram na direção sul do Município.

"O dique de proteção contra as inundações do Guaíba, uma solução tecnicamente contestável, além de uma barreira física e visual, se constitui num agente de deformação da silhueta natural da orla" [27]

A concepção de um projeto de parque na orla da Praia de Belas foi, na década de 70, a oportunidade de projetar um vínculo entre a cidade

[26] Parque Marinha do Brasil- Plano Preliminar de Diretrizes S.P.M./ Porto Alegre, 1976, pág.9
[27] Idem

e o lago, restaurando um convívio harmonioso entre eles. Cabe assinalar a capacidade de concepção global da Secretaria de Planejamento, nesta oportunidade, ao elaborar o citado Plano Preliminar de Diretrizes.

O Parque Marinha do Brasil, implantado no Bairro Praia de Belas em área remanescente do aterro do Guaíba, tem seus limites determinados pelas Avenidas Beira-Rio, Borges de Medeiros, Ipiranga e pelo Parque Esportivo do Sport Club Internacional. Se avenidas de ligação dos setores norte, sul e leste da cidade, por um lado, qualificam esta área em termos de acessibilidade local e metropolitana, por outro, criam perigosas barreiras para o acesso de pedestres.

Por sua abrangência urbana e metropolitana o programa de necessidades estabelecido pelo Plano de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil incluía atividades de abrangência extra-local.

Como funções primordiais estabelece: a criação de um forte elo de ligação da cidade com o lago; o intercâmbio com os equipamentos de lazer existentes na orla e nas ilhas do Delta; a minimização dos efeitos visuais das barreiras físicas existentes e a integração da nova paisagem do Parque à paisagem urbana consolidada.

Como base para o programa de necessidades, o Plano de Diretrizes elencava uma área de diversão pública (parque de diversões, esplanada para circo e patinação); uma área de recreação (equipamentos infantis, infanto-juvenil e juvenil); uma área cultural (teatro de arena, exposições ao ar livre, Museu Aquário, local para comemorações cívicas); uma área de turismo (cais turístico, bar flutuante); uma área de esportes individuais e de esportes coletivos; uma área aquática (modelismo naval, pesca e motonáutica); uma área contemplativa e uma área de serviços de apoio.

A área do parque foi zoneada tendo sido previstas três passagens para pedestres sob a Av. Beira - Rio. Foi definida a necessidade de estacionamentos ao longo da mesma avenida, e quanto à morfologia das construções, recomendava que deveriam apresentar leveza arquitetônica. A propriedade e o detalhamento com que foi estruturado o Plano de Diretrizes garantiu a qualidade das propostas apresentadas. Serão analisadas a seguir as propostas do concurso que se classificaram em primeiro e segundo lugar.

3.4.1. Primeiro Colocado

Equipe dos Arquitetos Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky

Conceito

"Equilibrar as tensões internas da vida urbana, eis a função primordial de um parque implantado no centro da grande cidade..." [28]

[28] Parque Marinha do Brasil- Memória do projeto, 1976

O projeto se define pelo uso de dois grandes eixos disciplinadores: um eixo verde, densamente arborizado, que se desenvolve longitudinalmente em acordo com a geografia alongada do sítio. Através dele apreende-se a dimensão global do parque e descobrem-se os diversos ambientes e atividades tratados como sua extensão. Finaliza nas extremidades norte e sul com duas centralidades de grande atratividade de público: a área esportiva de canchas e a esplanada de diversões para o circo.

Perpendicularmente ao eixo verde, na porção central do parque, nasce o eixo aquático – uma esplanada de 60 metros de largura cortada por um canal – que avança com determinação em relação ao Guaíba vencendo os limites de sua margem. É um eixo clássico, com a típica linguagem monumental barroca de ordenação dos espaços abertos, revestido do autoritarismo de quem deseja conquistar o infinito, a imensa superfície de água do Lago Guaíba. No seu extremo instala-se uma plataforma, – uma praça seca – onde se implantam os principais elementos arquitetônicos exigidos pelo programa. Esta ilha artificial é chamada de "portinho".

Do canal central que divide o eixo aquático originam-se dois canais que simetricamente percorrem o parque, longitudinalmente, aproximando-se e afastando-se do eixo verde. Terminam simetricamente em dois lagos (figura 63).

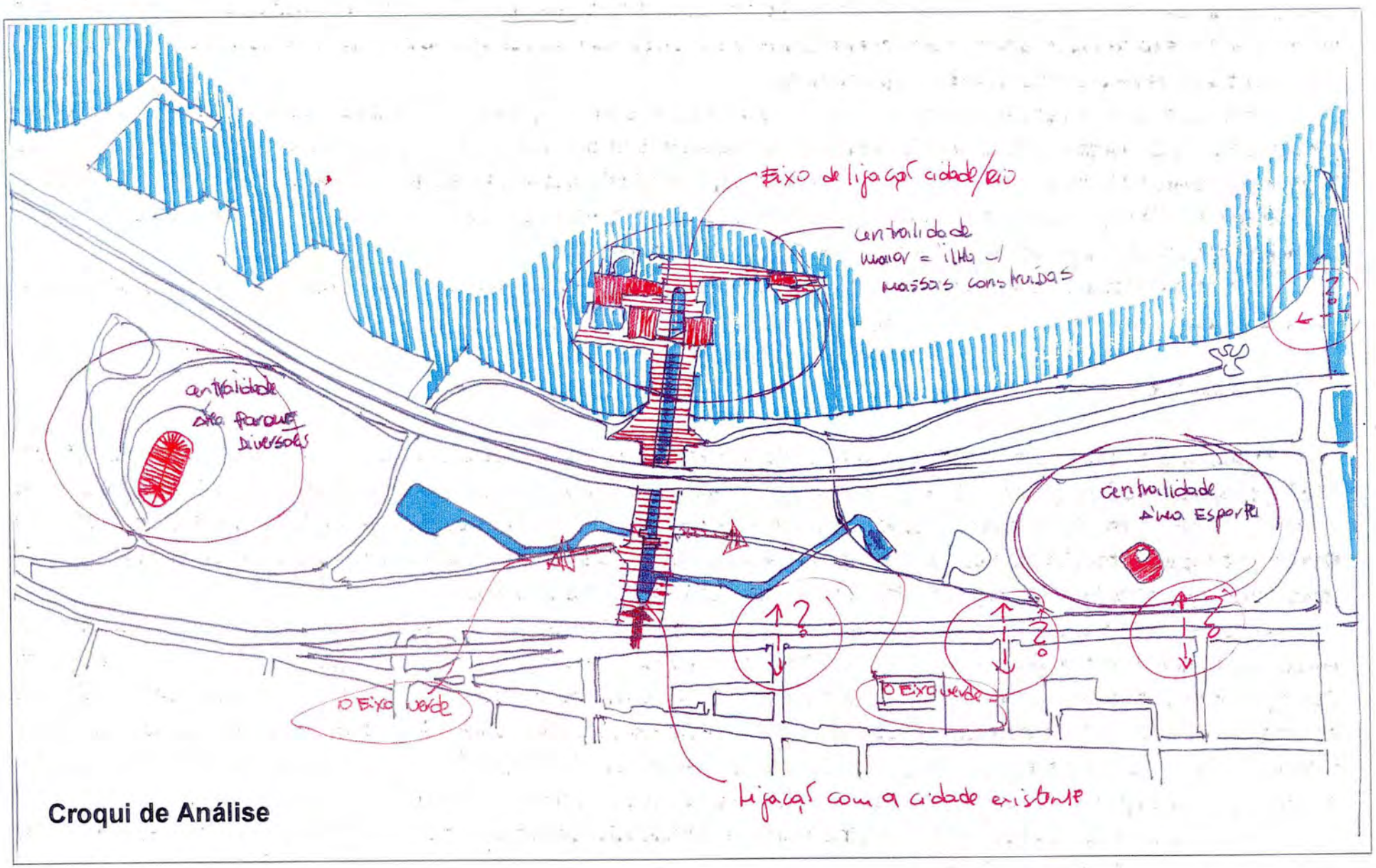
Funcionalidade

O projeto sugere uma estrutura legível das redes de circulação de pedestres enquanto possibilidades de deslocamento, ligação das atividades esportivas, culturais, turísticas, de lazer e contemplativas, hierarquizando adequadamente os caminhos e os pontos focais criados no parque. Postulava, em relação ao contexto urbano mais denso, passarelas de pedestres nos eixos das ruas Marcílio Dias, Peri Machado e Rodolfo Gomes, para superar a barreira física da Av. Borges de Medeiros, nas imediações da área esportiva e do eixo aquático, áreas com vocação de concentração de público. Estas passarelas não foram mantidas no desenvolvimento do projeto.

Observa-se, em termos de criação de vínculos com o contexto urbano existente, uma ênfase do projeto no eixo aquático, concebido como um prolongamento do passeio público da Av. Borges de Medeiros, sem dúvida a avenida de maior contribuição e fluxo de pedestres para a área do parque. Ao mesmo tempo que une de forma enfática a cidade ao parque, através de generosa dilatação com tratamento paisagístico de pisos e canais, penetra dentro dele, vence a barreira física do dique da Av. Beira - Rio, ultrapassa o limite das margens e ancora dentro do lago, a praça seca, pontuada por edificações, ancoradouros, teatro de arena e espaços de contemplação. É nesta praça aquática – o " Portinho" – que o projeto responde com propriedade e ousadia à diretriz de criar um elo do parque com o Lago Guaíba.

Em relação às ligações com a interface norte, início do Parque Maurício Sirotsky e com as áreas dos Centros Administrativos, o projeto não insinua soluções de continuidade ou de vínculos.

Em relação à integração da parte interna do parque com sua área de orla o projeto reconhece, conforme indicação do Termo de Referência, mais duas passagens sob a Av. Beira-Rio, através de viaduto, onde os caminhos de pedestres, originados do eixo verde, cruzam esta



Croqui de Análise

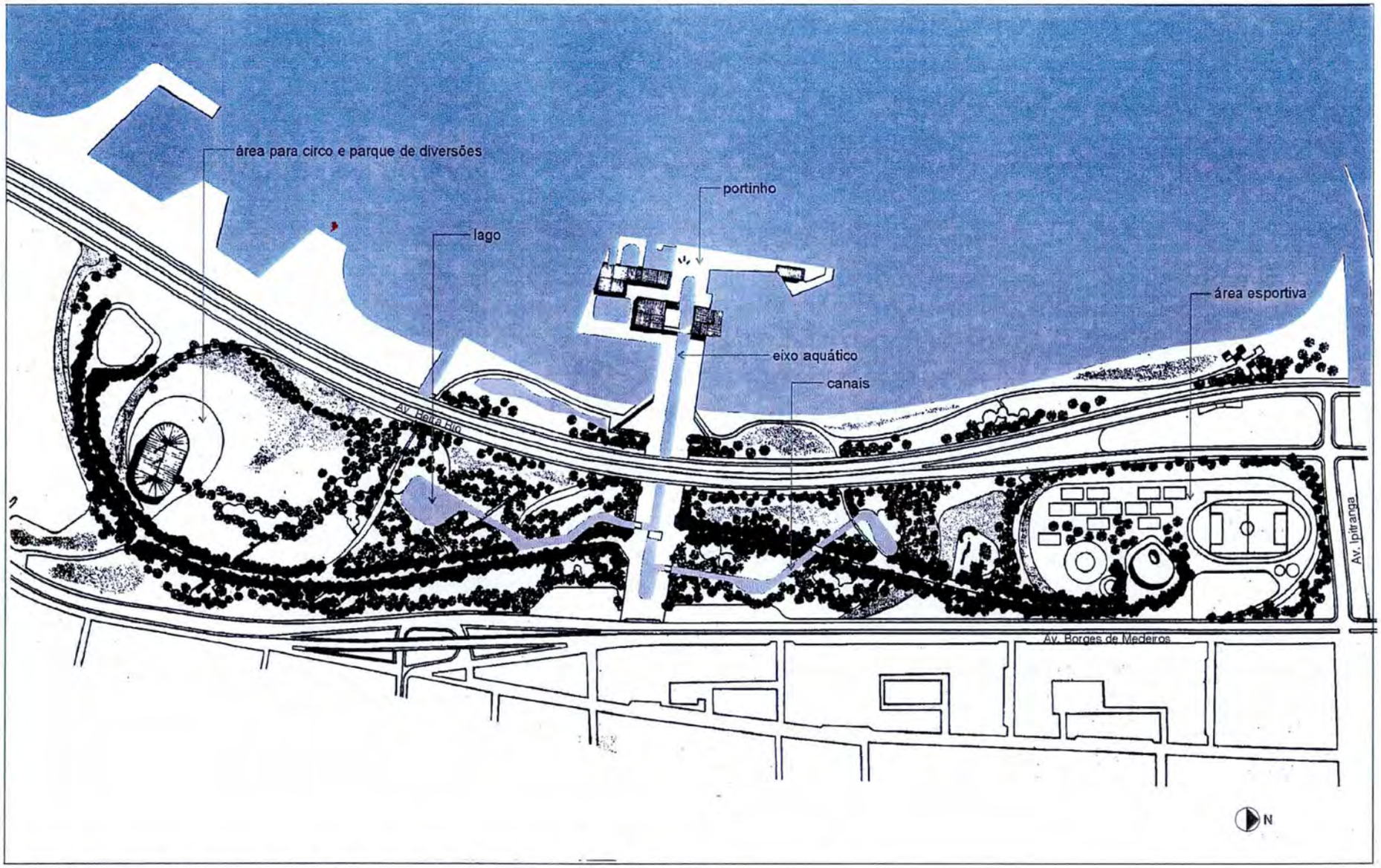


Figura 63 - Concurso Parque Marinha do Brasil, primeiro colocado - Planta Geral

Observação: Nesta planta não estão indicadas as passarelas de pedestres conforme maquete geral.

Fonte: Revista Espaço e Arquitetura n1/outubro de 1976

barreira física e sinuosamente investigam as margens, dilatam-se em ambientes e associam-se à plataforma do eixo aquático (figura 63, 64).

A diversidade do programa de necessidades proposto é hierarquizada a partir do eixo verde que, na extremidade sul, termina em uma grande esplanada para espetáculos, área de circo e diversões ao ar livre e na norte ,uma ampla praça de esportes. No espaço intermédio entre as duas centralidades do eixo são organizados, como extensões do mesmo, vários ambientes que atendem as necessidades do programa de lazer infantil, infanto-juvenil, juvenil, lazer passivo e contemplativo junto aos lagos, entre outros. As atividades turísticas foram centralizadas na ilha, extremidade do eixo aquático.

Morfologia

O Plano de Diretrizes recomendava que os elementos construtivos a serem implantados no parque deveriam se caracterizar pela leveza arquitetônica e pela perfeita integração com a vegetação e modelagem do terreno.

O projeto optou por concentrar as atividades do programa que exigiam construções e que iriam gerar interação social – teatro de arena, sea-aquário, cais turístico e bar flutuante – na ilha artificial chamada de "Portinho", utilizando a estratégia de maximizar as áreas de concentração de público. São projetos em linguagem modernista, sob pilotis com o máximo de dois pavimentos, predomínio da dimensão horizontal e com acentuada porosidade arquitetônica pelo uso de terraços e fechamento com panos de vidro. A idéia era não criar obstáculos visuais nem para quem estivesse no eixo aquático e nem para quem se deslocasse pela Av. Beira-Rio.

Na faixa interna do Parque, adjacente à Av. Borges de Medeiros, foram previstas as construções de apoio administrativo, caso dos sanitários, administração e vestiário da área esportiva, com um pavimento, inserindo-se, sem contraste, nas massas vegetais propostas.

A modelagem do terreno configurou platôs mais elevados ao longo da Av. Beira - Rio que nivelavam-se com a mesma, diluindo a sensação desta barreira física e proporcionando, nestes trechos, a visualização da extensa massa de água. Os modelados acompanham a dinâmica das atividades formando as arquibancadas naturais no setor esportivo e na área de circo. Delimitam fisicamente estes espaços e os protegem da ação do vento sul.

Em relação à Av. Borges de Medeiros, as ondulações propostas ao longo do eixo verde são mais suaves, diluindo-se ao se aproximarem do eixo aquático e quando se integram com o nível do passeio (figura 65).

As massas vegetais foram classificadas hierarquicamente pelo grau de fechamento proporcionado. Assim, no limite do Parque com a Av. Ipiranga e Av. Borges de Medeiros é criado um bosque fechado como barreira para o som. No limite com a Av. Beira-Rio, seguimento da área esportiva é proposta uma cortina verde para a proteção das canchas contra o vento sudoeste e o ruído.

No eixo verde é projetada uma massa vegetal de grande altura e sombreamento, composto por *Tipuanas Typas*, emoldurando todo o percurso deste espaço linear. Nas dilatações deste eixo, nos ambientes multifuncionais, são propostas massas vegetais de médio porte e

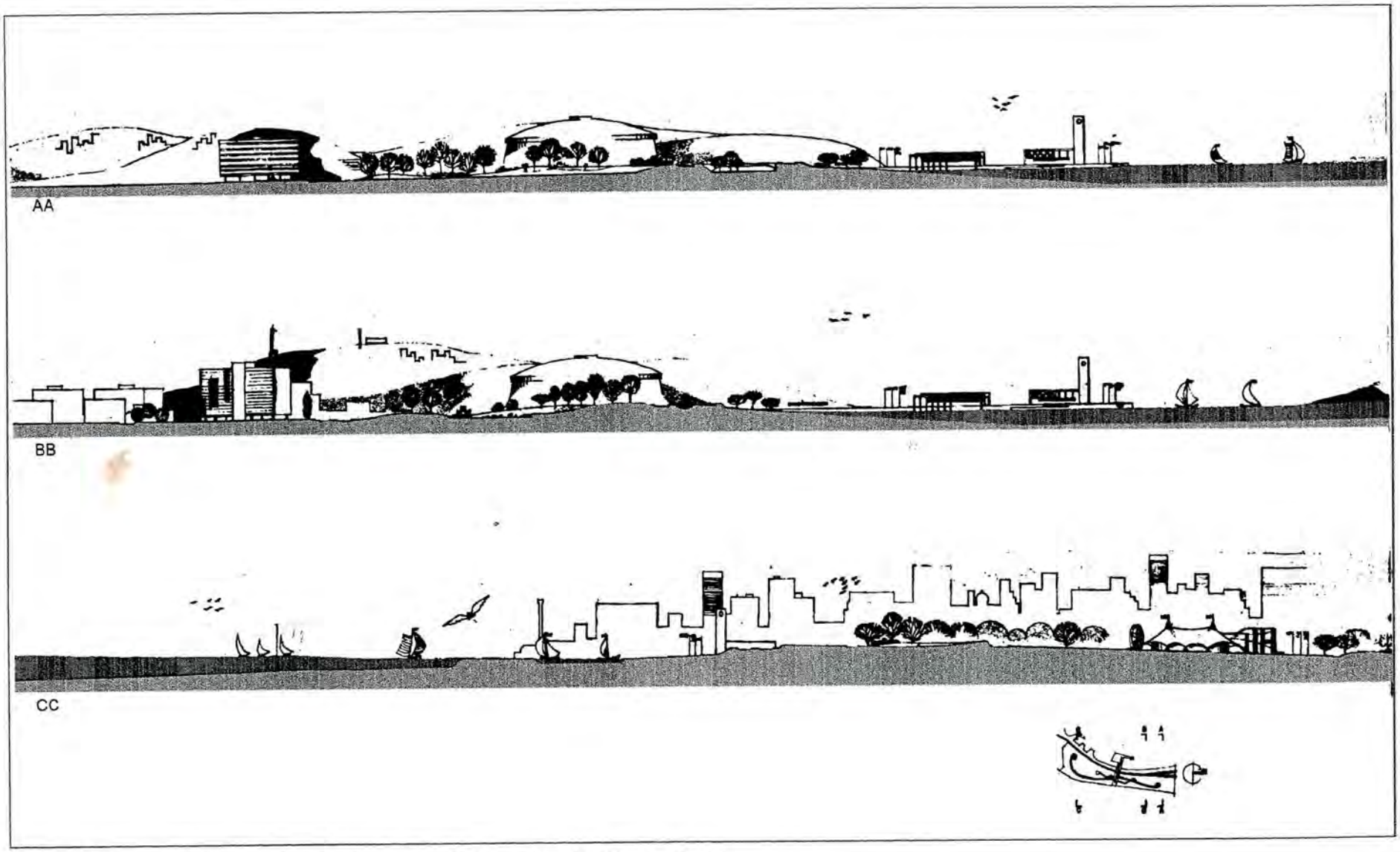


Figura 64 - Concurso Parque Marinha do Brasil, primeiro colocado - Cortes Gerais
Fonte: Plantas do concurso - 1976

fechadas, modelando-os e ajudando a criar uma atmosfera própria ao descanso e à contemplação, além da proteção do ruído e dos ventos.

O projeto explora com sensibilidade os cruzamentos do eixo verde com o eixo aquático, os caminhos de pedestres através de aproximações, afastamentos e cruzamentos dos canais com o eixo verde, criando tensões de percurso resolvidas por passarelas, pontes ou pontilhões.

Avaliação

Destaca-se no projeto a qualidade urbanística da concepção, ao reinstaurar de forma enfática a ligação entre a cidade e seu lago (figura66).

O partido se estrutura a partir de dois eixos: o eixo aquático e o eixo verde. O primeiro, monumental e retilíneo, simboliza a conquista do lago e remete-nos à linguagem clássica. O segundo, que traduz a idéia da rua dentro do parque, utiliza a linguagem orgânica dos jardins ingleses. Ambos organizam as relações entre os contextos da cidade e da orla do Guaíba de forma hierárquica e estampam legibilidade à área urbanizada.

O eixo aquático é um espaço de conotação simbólica que gera uma nova imagem coletiva na paisagem da orla da Praia de Belas.

Apesar da força da composição, tanto nos seus aspectos endógenos como exógenos, existe uma ausência de proposição em termos de continuidade da área no seu limite norte, com o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho. A proposta do "Portinho" é uma centralidade de força contundente no cenário da cidade e de seu lago, com grande potencialdade de resgatar o convívio da população com o Guaíba, porém com sérios problemas de acessibilidade, segurança e utilização no inverno, quando os ventos castigam esta parte da cidade. No entanto, as dificuldades de funcionalidade da ilha artificial não justificam a sua inviabilização. A sua concretização pressupõe adaptações do projeto original e o detalhamento

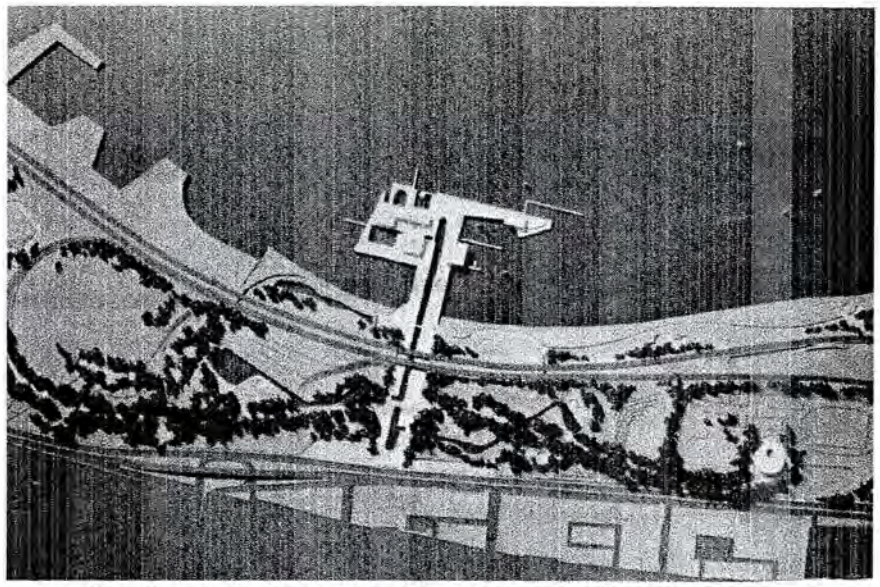


Figura 65 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 1° colocado. Planta geral.
Fonte: Escritório do Arq. Ivan Mizoguchi e Arq. Rogério Malinsky

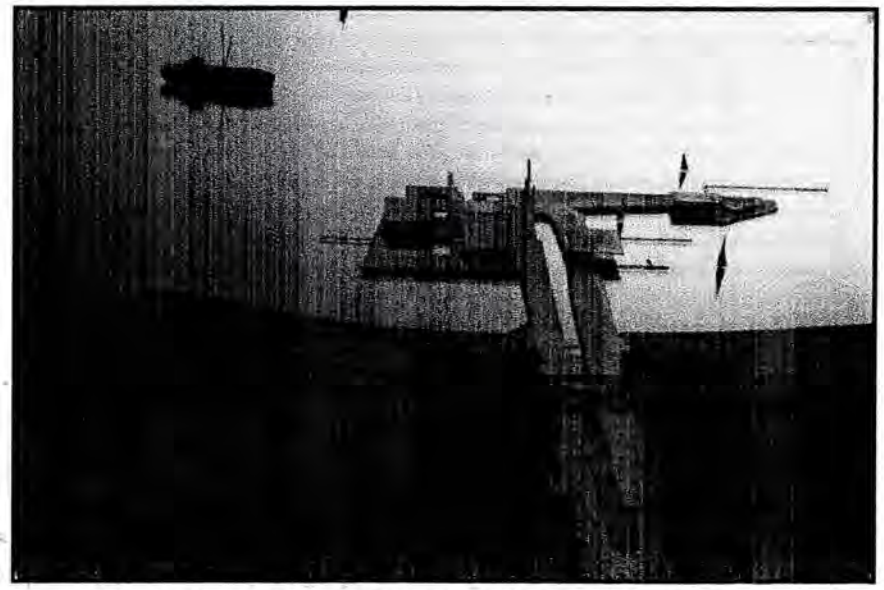


Figura 66 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 1° colocado. Maquete detalhe do "Portinho"
Fonte: Escritório do Arq. Ivan Mizoguchi e Arq. Rogério Malinski

de soluções técnicas possíveis.

A decisão de não implantar o "Portinho" descaracterizou o projeto em um de seus aspectos vitais, prejudicando e postergando a retomada do vínculo da cidade com o Guaíba.

3.4.2. Segundo Colocado

Equipe dos Arquitetos Cláudio Luiz Araújo e Carlos Eduardo Comas

Conceito

" Fazer de um descampado uma paisagem nova.
Moldar a terra bruta, o líquido sem forma, e retomar,
P'ra uso no presente,
A imagem antiga do verde junto à água,
Do caminho vagaroso entrelaçando o vale e a coxilha.
.....Não cair em tentação: refutar a fácil monumentalidade
Da proposta descabida, do edifício pretencioso.....
Mas insistir na monumentalidade mais sutil e despojada
Que se compõe com progressão de elementos poucos,
Definidos, repetidos, relatados e reunidos
Para encurtar distância entre intenção e gesto..." [29]

Os versos acima, extraídos dos objetivos da proposta, contêm o seu princípio estruturador: a modelagem do sítio criando um vale de formas livres que se desenvolve no sentido do comprimento do terreno, entrelaçado, por um conjunto de coxilhas que, no sentido oeste, alcançam o nível do dique, espraiam-se nas margens e, no sentido leste, criam uma barreira de proteção do Parque contra o ruído da Av. Borges de Medeiros. A estratégia da modelagem do terreno em um vale central rodeado de suaves colinas proporciona a garantia de visuais do rio para toda a porção do parque compreendida entre a Av. Beira - Rio e a Av. Borges de Medeiros; uma diversidade de locais dentro do parque; o uso efetivo das passarelas, que pousariam sobre a cota mais elevada das colinas; a proteção do parque do ruído de tráfego e a incorporação da barreira física do

[29] Parque Marinha do Brasil- Memória do projeto, 1976

dique da Av. Beira Rio na nova topografia, vinculando entre si o trecho de orla e o trecho interno do Parque.

A intervenção urbanística busca uma linguagem despojada que imita a organicidade e a naturalidade das paisagens originais, onde as curvas, as sinuosidades e as formas espontâneas prevalecem.

Funcionalidade

O Estudo Preliminar é sutil e minucioso no cuidado de estabelecer vínculos tanto com a paisagem natural definida pela presença magnetizante da água, como com a paisagem construída do entorno, tentando atenuar o isolamento da área em função do sistema viário que a circunda. Em relação à separação das áreas próximas de uso residencial e administrativo, cria passarelas para pedestres e ciclicistas que se originam nas principais ruas locais do bairro Menino Deus cruzando, em nível, a Av. Borges de Medeiros (figura 67) .

No caso da Av. Ipiranga, em sua interface com o Parque, no trecho entre Av. Borges de Medeiros e a Av. Beira-Rio, o projeto sugere uma passarela de pedestres sobre o arroio Dilúvio. Dentro do mesmo encaminhamento, indica outra passarela, sobre o Dilúvio no segmento de orla, induzindo a continuação do caminho de pedestres na direção do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

Em relação à principal barreira física que corta a superfície do Parque, o dique da Av. Beira-Rio, o projeto consagra as três passagens indicadas pelo Termo de Referência, criando túneis sob a mesma e garantindo, desta forma, a continuidade visual e o acesso ao rio (croqui de análise).

O vínculo da orla com o Guaíba cristaliza-se, de maneira direta, através dos três trapiches que concentram as atividades turísticas do parque e de forma indireta, pela criação dos dois belvederes nas imediações da plataforma cívica, que, além da função de contemplação, servem de área de estacionamento e, consequentemente, de suporte para as atividades previstas nos trapiches (figura 68).

Em relação à estrutura das redes de circulação que amarram as atividades, os ambientes, as paisagens criadas artificialmente e os elementos construídos, a proposição, consoante com sua conceituação, não utiliza os tradicionais eixos, retas ou grelhas, mas um caminho principal, anel contínuo e sinuoso que percorre o contorno do vale. São também propostas outras ligações secundárias que cruzam o anel principal, aproximando-se das edificações e que, através de passagens sobre a Av. Beira-Rio, alcançam e percorrem a margem do lago.

O plano hierarquiza os usos através de uma diferenciação por intensidade e tipo de animação agrupando-os de acordo com a seguinte classificação: setor de animação intensa, setor de animação média e setor de animação reduzida.

Partindo do *mix* de atividades fornecido pelo Termo de Referência e por meio do reconhecimento das diferentes formas de diversão, faixa etária e cenários compatíveis com as atividades a serem desenvolvidas, a proposição fixa dois setores de animação intensa: o primeiro no limite sul do parque, adjacente à área de estacionamento, com a esplanada do circo, a esplanada da feira de diversões, o grande lago para barcos e

nautimodelismo, o aeromodelismo e o velódromo. A agregação das atividades citadas à área de diversões reforçou a atratividade deste ponto focal. O segundo, localizado na parte central do parque, nasce em uma esplanada cívica contornada por colinas que supera a barreira física do dique da Av. Beira-Rio, através de um viaduto, abrindo-se em esplanada de maiores dimensões na beira do Guaíba, de onde partem três eixos que, tais como trapiches, avançam dentro do lago. Neles estão previstos o embarcadouro para passeios turísticos, o bar e o Museu Aquático. (figura 69, 70)

Complementam este setor dois estacionamentos – belvederes, localizados em platôs um pouco abaixo da cota da Av. Beira - Rio, situados simetricamente em relação à esplanada cívica.

Como setores de animação média, enquadram-se a área de canchas de uso múltiplo e de futebol de praia.

Quanto ao setor de animação reduzida, com predomínio de recreação infantil e atividades espontâneas, a proposta situa-o em uma das dilatações do vale central, nas proximidades do anfiteatro e da praça cívica.

A funcionalidade da proposição, em termos de associação de usos e atividades, é rica e dinâmica ao mesclar o lazer ativo, passivo e contemplativo. Acrescenta-se a isto a variedade de cenários naturais criados pela citada modelagem.

Em termos de centralidades e pontos de referência, a força simbólica do projeto assenta-se na esplanada cívica que nasce resguardada pelo anfiteatro estruturado na modelagem artificial criada. A sua continuidade em direção ao Guaíba conquista a orla pela abertura do viaduto sob o dique da Av. Beira Rio e entra dentro dele de maneira informal pelos tradicionais trapiches que sempre marcaram a orla sul do Guaíba (figura71).

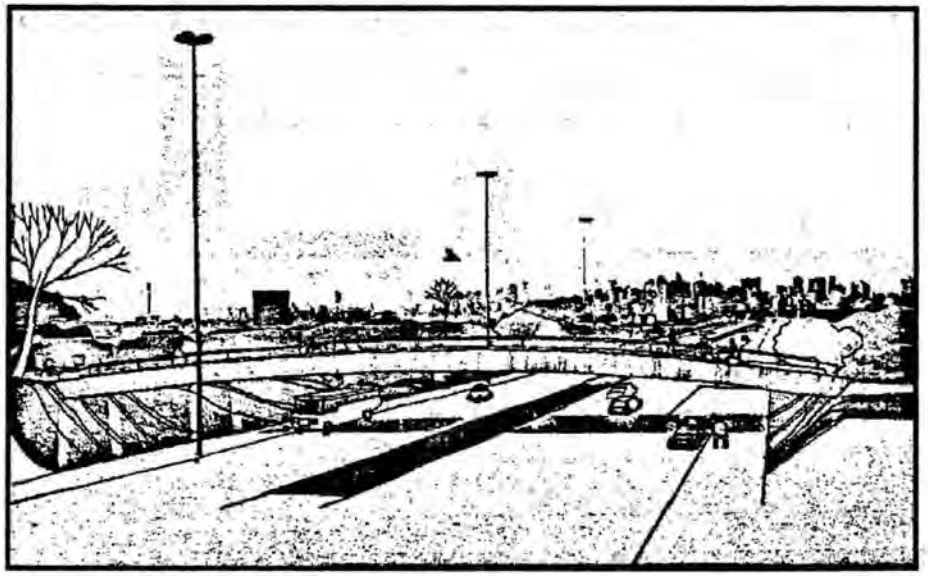


Figura 67 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 2º colocado. Croqui Passarela de Pedestre
Fonte: Plantas do concurso - 1976

Figura 68 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 2º colocado. Croqui Belvedere.
Fonte: Plantas do concurso - 1976

Identifica-se também como ponto focal do projeto a sua porção sul, onde conjugam-se um grande lago para passeio de barcos, trazendo o rio para dentro do parque, uma ilha, uma gruta e as esplanadas de circo e da feira de diversões. Nas imediações desta zona também está previsto um centro de tradições e um caminho secundário que possibilita o acesso aos equipamentos localizados nos trapiches, intensificando ainda mais a atratividade deste segmento do parque.

A cúpula maior, situada no centro de uma das coxilhas, idealizada através de sua dualidade intrínseca – poder ser vivenciada internamente como abrigo de espaços de exposições e jogos e, externamente, como local transitável e de contemplação privilegiada do Guaíba – conforma-se como elemento excepcional da composição (figura 72).

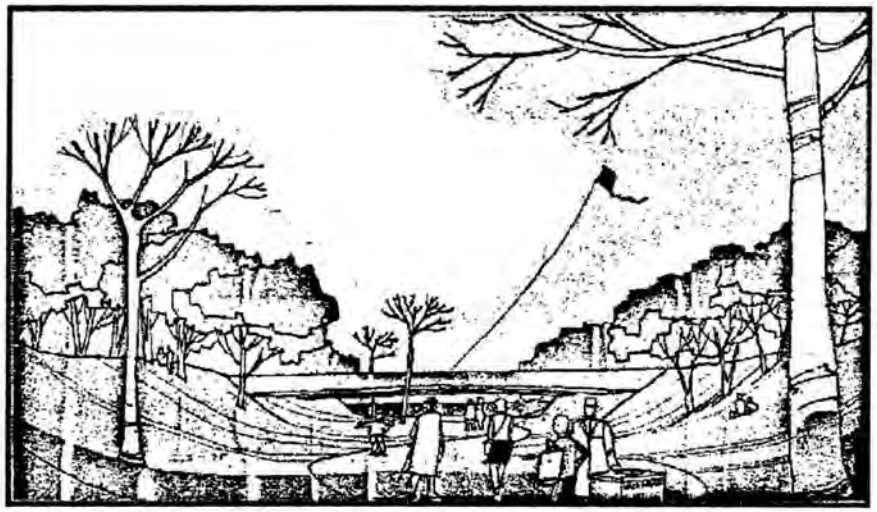


Figura 69 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 2º colocado.
Croqui Esplanada Cívica
Fonte: Plantas do concurso - 1976

Morfologia

O elemento morfológico de maior força compositiva da proposta é a criação de um relevo artificial.

A relação dos espaços abertos e fechados dentro dos limites do parque e com o entorno é essencialmente calibrada pelas diferenças de nível das colinas e do vale central, criados resolvendo a conquista de maiores visuais do lago, na faixa do parque entre a Av. Borges de Medeiros e a Av. Beira-Rio; pela funcionalidade da chegada das passarelas de pedestres e ciclistas originadas no contexto urbano adjacente; pela dinamicidade dos ambientes; pela dissimulação das edificações; pela proteção dos ambientes do parque do ruído e do vento sul e, fundamentalmente, pela integração visual das duas faixas de parque seccionadas pela Avenida Dique.

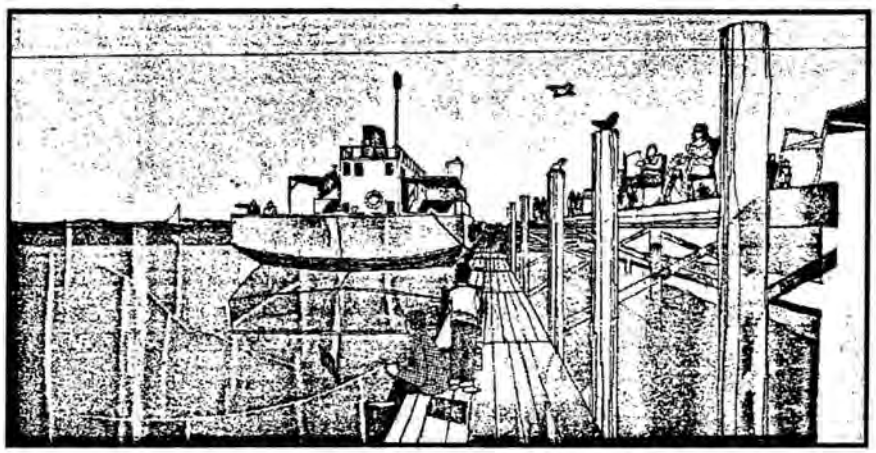
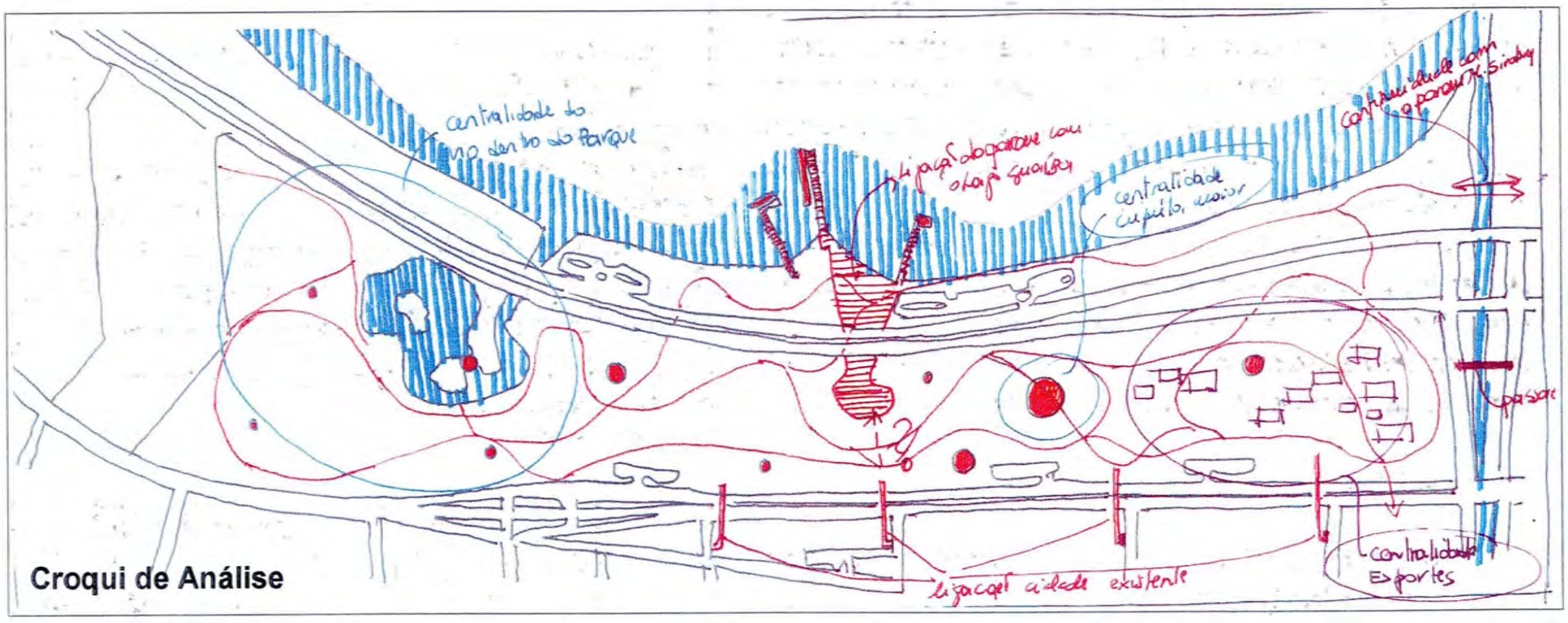


Figura 70 - Concurso Parque Marinha do Brasil - 2º colocado.
Croqui trapiche.
Fonte: Plantas do concurso - 1976

A proposta interpreta a recomendação do Termo de Referência de



Croqui de Análise

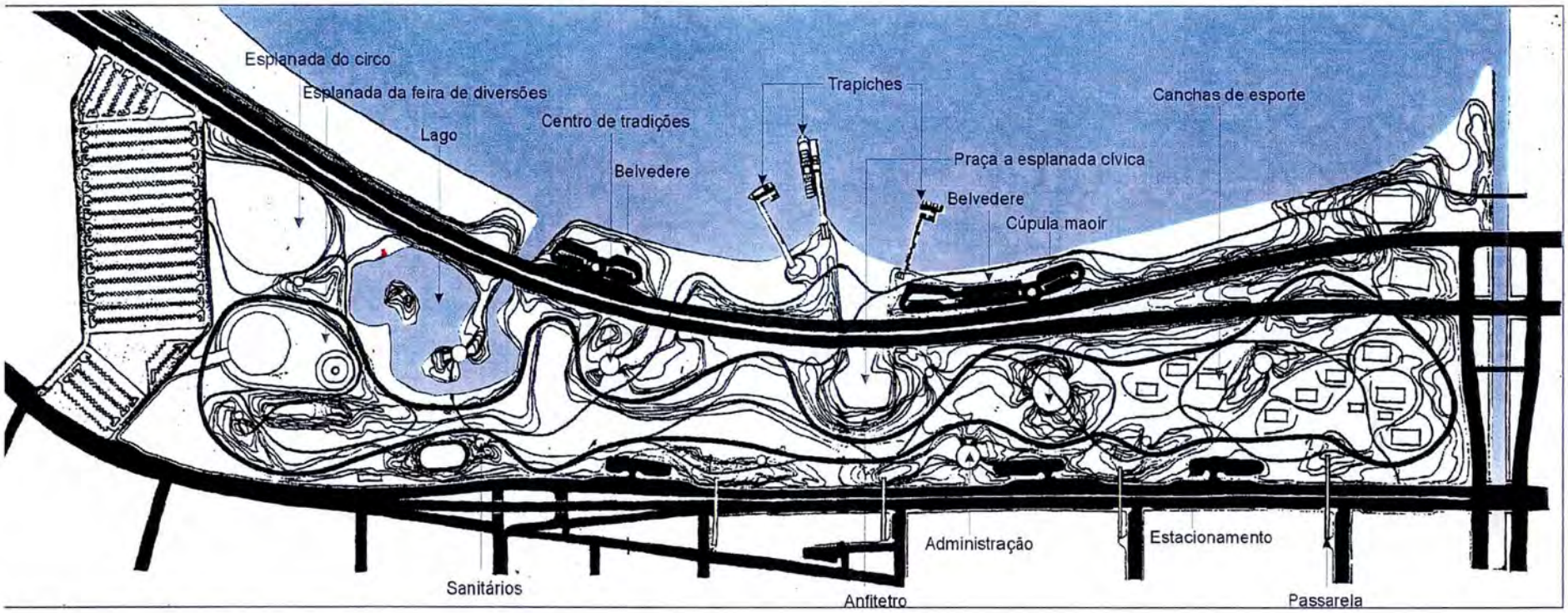


Figura 71 - Concurso Parque Marinha do Brasil - segundo colocado
Planta Geral
Fonte: Plantas do Concurso - 1976

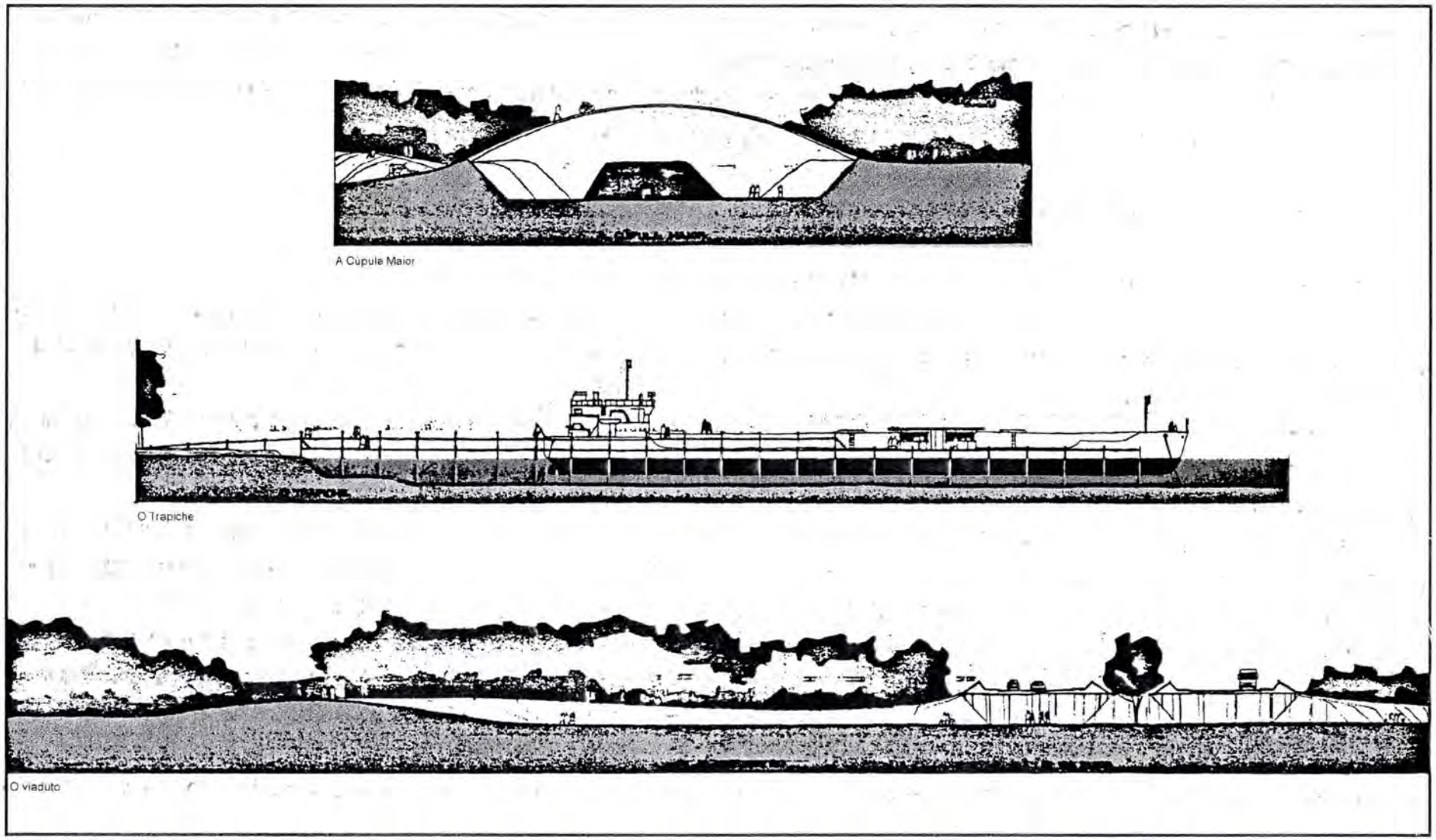


Figura 72 - Concurso Parque Marinha do Brasil - segundo colocado
Cortes
Fonte: Plantas do concurso - 1976

que as edificações não deveriam competir com a paisagem. Minimiza a necessária presença das mesmas pela sua incorporação às ondulações do relevo criado. Estabelece, desta forma, como única forma construída perceptível a chamada cúpula transitável. As edificações da administração, dos sanitários públicos, do centro de tradições e da cúpula maior se mimetizam com o desenho das coxilhas criadas pela modelagem do terreno.

Com a mesma filosofia, nas edificações dentro do lago acessadas pelos trapiches, o projeto:

"... ousa o símbolo banal, a transferência inusitada: o navio tornado casa..."[30]

Um navio de guerra reciclado abriga o Museu da Marinha e uma barcaça abriga o bar flutuante.

Nos aspectos morfológicos planimétricos, relativos aos traçados dos caminhos e suas dilatações focais, a proposta fixa duas hierarquias de circulação, ambas de caráter orgânico que circundam os espaços abertos conformados pelo relevo, tanto os planos como os ondulados, em um movimento de contorno contínuo.

O traçado de maior largura, destinado não apenas a caminhar mas a cavalgar e andar de bicicleta, se desenvolve de forma ondulante, provocando dilatações ou aproximações de percurso em conformidade com as atividades implantadas na faixa de Parque entre as Avenidas Borges de Medeiros e Beira-Rio (figura 71).

O traçado de menor largura, destinado aos pedestrês, vincula, sutilmente, todas as construções propostas na parte interna do parque: sanitários, administração, cúpula maior, centro de exposições, e ultrapassa o dique de contenção da Av. Beira-Rio, através de viadutos. Percorre a orla, cruza a esplanada cívica e insinua uma continuidade no sentido norte da área, na direção do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

Apesar de não dispor-se de dados mais detalhados sobre o porte das massas vegetais propostas, verifica-se que o projeto emprega diferentes tipos de vegetação para atingir três objetivos básicos: reforçar a personalização dos diversos ambientes idealizados; proteger o parque dos ruídos sonoros e proteger as atividades do vento sul, permitindo um uso mais confortável do parque também durante o inverno.

O novo modelado do sítio e as massas vegetais ornamentais, com função de quebra-vento, criam um microclima adequado para um parque instalado na beira de grande superfície de água, limitado por grandes avenidas. A mesma estratégia é proposta para proteger do vento Minuano a praça e a esplanada cívica que conduz aos trapiches (figura 73).

[30] Parque Marinha do Brasil- Memória do projeto, 1976

Avaliação

A proposta ordena o espaço aberto destinado ao Parque a partir de um minucioso diagnóstico das necessárias ligações com o contexto construído e com o contexto natural; das necessárias diversidades das atividades de um Parque de âmbito Regional e Municipal coadunadas com o caráter de suas escalas espaciais e dos condicionantes do meio físico.

Utiliza como diretriz organizativa dos vários espaços abertos e fechados, a criação de um relevo artificial que, como relatado, modela um vale central que percorre a extensão alongada da área circundado por coxilhas. No limite do dique de contenção da Av. Beira-Rio, o vale alcança a sua cota superior permitindo aos usuários a contemplação do Lago Guaíba. A modelagem imprime uma dinamicidade aos espaços e caminhos do parque. É na porção central do projeto, onde o relevo artificial molda um anfiteatro voltado para o Guaíba, que nasce um dos espaços corporificadores do vínculo idealizado entre o Guaíba e o parque. A praça e a esplanada cívica, que superam a barreira do dique e conduzem ao conjunto dos três trapiches, selam a conquista do contexto à beira d'água para o convívio da cidade.

Enquanto neste lugar o parque avança dentro do Guaíba, através da criação do grande lago, situado no setor sul do projeto, o Guaíba é convidado a penetrar dentro da área do parque.

A simbologia destes dois lugares criados magnetiza a maior legibilidade e imageabilidade do projeto em pauta.

A proposta intencionalmente não privilegia o acesso de escala monumental da cidade para o parque. Opta por acessos pulverizados, concretizados por passarelas, pontes ou caminhos. Neste aspecto cabe uma ressalva. Mesmo sendo intenção deliberada do projeto resistir ao monumental, a proposta se ressente de uma marcação espacial mais vigorosa na relação do parque com a chegada de público pela Av. Borges de Medeiros. A passarela de pedestres que alcança o parque nas proximidades da praça cívica deveria, no mínimo, ter uma ligação espacial mais explícita com a mesma, pois este espaço protegido pelas coxilhas é na sua essência monumental, tanto pelas suas dimensões, pelo seu caráter intrínseco mas, principalmente, por representar a maior porosidade do parque em relação ao acesso de pedestres à orla e às atividades turísticas ali estabelecidas. (croqui de análise)

A ausência de uma conexão mais legível deste espaço cívico com o vale central e com a coxilha que recebe a passarela nascida do contexto da cidade, cria uma dificuldade de orientação e de leitura deste local por usuários do parque. A esplanada cívica é melhor percebida e sinalizada para o usuário que acessa ao parque de automóvel, pela Av. Beira-Rio.

A proposta analisada constrói uma paisagem extremamente dinâmica e diversificada. A proposta anterior para a mesma área opta por uma organização e um disciplinamento de atividade de caráter mais estático. No entanto, ambas são portadoras de uma concepção urbanística e paisagística unitária que governa, calibradamente, as relações que ocorrerão entre os elementos projetados. Em ambas é legível o vínculo criado entre a cidade e seu contexto de orla.

O Parque Marinha do Brasil foi a última tentativa em termos de planejamento, de uma intervenção unitária em significativa parte do Aterro Praia de Belas.

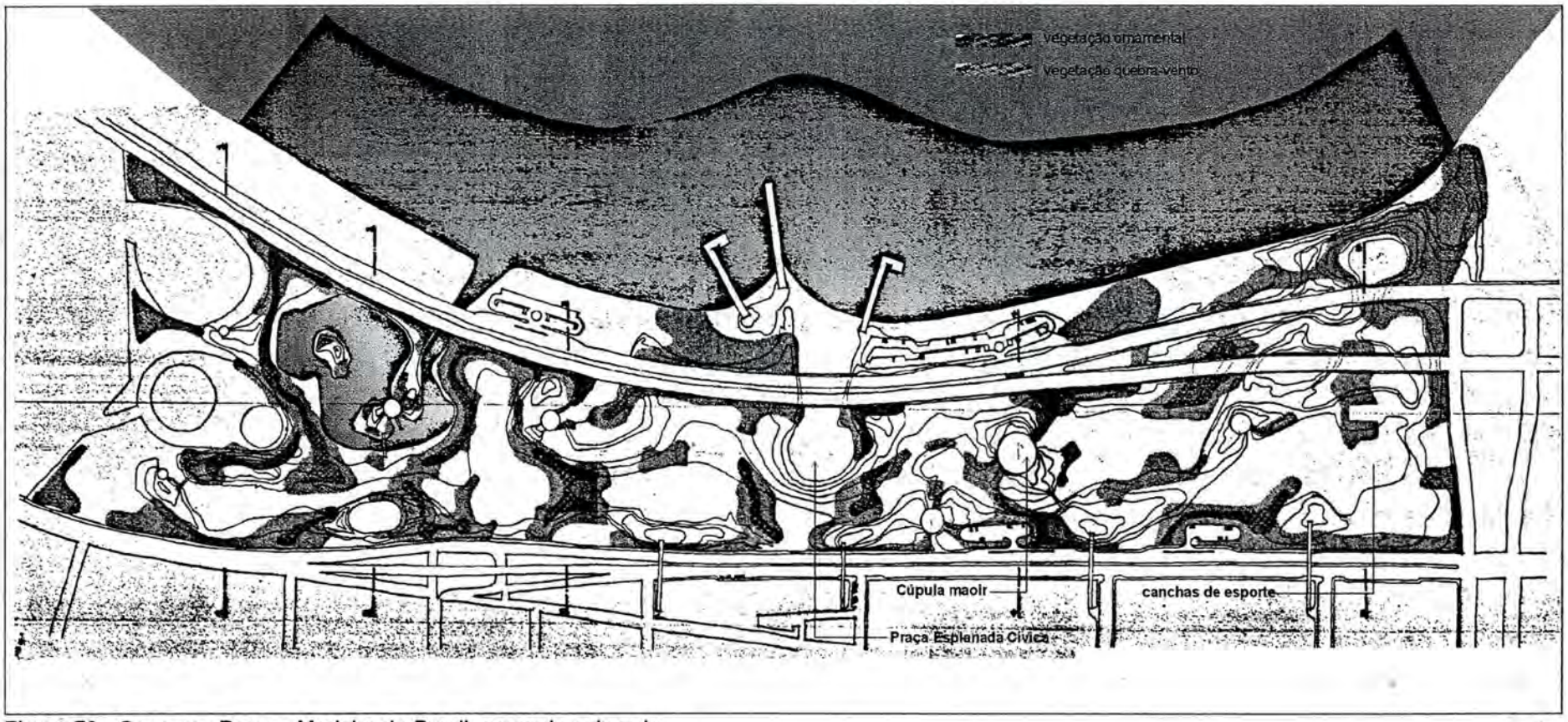


Figura 73 - Concurso Parque Marinha do Brasil, segundo colocado
Planta Geral Massas Vegetais
Fonte: plantas do concurso 1976

4. RELATO DOS PROJETOS NA ORLA PRAIA DE BELAS NO PERÍODO DE 1970 - 2000

Conforme sublinhado no Capítulo 3, o chamado Novo Projeto Praia de Belas de 1961, reduziu o tamanho e modificou a forma do aterro, zoneando-o como um parque urbano, exceção das quadras já implantadas pelo projeto original.

As áreas destinadas ao parque, em função do Arroio Dilúvio, ficaram divididas em duas partes; a primeira, no sentido norte-sul, adjacente à área do Centro Administrativo Municipal e Federal, conforma a área do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho; a segunda, paralela à Av. Borges de Medeiros, confrontando-se no limite sul com o Esporte Clube Internacional, configurou a área do Parque Marinha do Brasil. Ambas são seccionadas longitudinalmente pelo dique da Av. Beira - Rio.

O Parque Maurício Sirotsky Sobrinho foi oficialmente inaugurado em 1982. Conforme informações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente nunca houve um projeto formal para a área. Os caminhos e a distribuição dos espaços hoje existentes são de autoria do agrônomo Kurt Zimmermann que cuidava das áreas aterradas.

As áreas de orla de ambos os parques não têm um tratamento urbanístico. O Parque Maurício Sirotsky não teve projeto, enquanto que o Parque Marinha do Brasil teve um projeto urbanístico fortemente comprometido com a urbanização da orla, mas que não foi executado.

Depois do Parque Marinha do Brasil, paulatinamente se esboça e, com o tempo se cristaliza uma sucessão de intervenções fragmentadas, tanto da iniciativa pública como privada na orla do aterro Praia de Belas.

A institucionalização da laceração deste espaço urbano indica que a orla do aterro, que por muito tempo ficou abandonada e sem programa, passa atualmente a ser encarada como a parte privada de um loteamento onde cada setor do Poder Público que resolve ali investir, trata do pedaço que lhe interessa como um lote particular, sem preocupações com o todo.

Na década de 80 houve a privatizacão de parte da orla da Praia de Belas para a instalação da sede recreativa do Esporte Clube Internacional. Foi contratado um projeto paisagístico, executado parcialmente, que previa a urbanização desta parte da orla com marinas, praia particular, área de piscinas e outras atividades esportivas.

No ano de 1986 foi realizado um importante trabalho pela Secretaria de Planejamento Municipal objetivando resgatar uma ocupação urbanística continua para a orla da Praia de Belas. Foram postuladas diretrizes de planejamento que recomendavam a finalização dos projetos parcialmente executados (a ilha do Parque Marinha do Brasil e o projeto paisagístico do Esporte Clube Internacional) e novas propostas, entre elas uma pista de eventos na área de orla do Parque Maurício Sirotsky, em continuidade ao eixo da Av. Augusto de Carvalho, associada a um restaurante panorâmico e a uma marina pública.

As diretrizes recomendavam a continuidade urbanística de extensão do aterro, tanto das áreas sem destinação como das parcialmente ocupadas.

No ano de 1987 o Governo Estadual lança um projeto polêmico para a orla da Praia de Belas, denominado "Praia do Guaíba". O projeto propunha a urbanização conjuntamente com a construção da Av. Beira-Rio, que naquele momento já tinha o seu projeto executivo aprovado. O projeto visava a ocupação vertical de trechos da própria Avenida Beira - Rio e de outras áreas públicas residuais do sistema viário. As construções seriam sob pilotis, não interferindo, em tese, nos fluxos da referida avenida. Devido a grande rejeição pública, o projeto foi modificado, transformou-se em lei, mas não foi executado.

A década de 90 caracterizou-se por movimentos pontuais de revitalização da orla de Porto Alegre, tanto norte quanto sul.

A Usina do Gasômetro no ano de 1991 é transformada em Centro Cultural e no ano de 1993, é conceituada como Fábrica de Cultura.

Em 1993, também por iniciativa do Poder Público Municipal, é proposta uma pista de eventos na área interna do Parque Maurício Sirotsky que não foi aprovada.

O ano de 1999 foi assinalado pela execução de um anfiteatro ao ar livre com som mecânico, o anfiteatro Pôr-do-Sol, em área do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho adjacente ao arroio Dilúvio.

No mesmo ano foi projetada, com sua implantação prevista para o ano que transcorre, a Praça Vitória, local de fixação de uma escultura de Vasco Prado homenageando Porto Alegre. Situa-se em local contíguo ao passeio da Av. Edvaldo Pereira Paiva, ponto em que inflexiona para o sentido norte-sul.

Os projetos elencados acima são episódios que se evidenciam como tentativas isoladas de revitalização da orla da Praia de Belas. O resultado atual são espaços públicos abertos, sem uma organização urbanística unificadora – objetos arquitetônicos de reconhecida importância cultural como a Usina do Gasômetro, e novos objetos arquitetônicos, como o Anfiteatro Pôr-do-Sol, foram debilmente vinculados com a paisagem de orla e com o contexto urbano existente pelo incipiente tratamento urbanístico aplicado em seus espaços públicos e nos territórios adjacentes.

O atual Plano Diretor de Porto Alegre (LC nº4341/99) dá uma ênfase ao espaço de orla, destacando-o no conjunto dos projetos estratégicos.

As antigas Áreas Funcionais definidas pela lei anterior, Lei Complementar nº 43/79 (1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) referiam-se à proteção do patrimônio ambiental do município, conceituado como ambiente natural e cultural. Às Áreas Funcionais era atribuído um regime urbanístico especial, devido à excepcionalidade de localização e de patrimônio ecológico, paisagístico e cultural.

Conforme dados da reformulação do 1º PDDU, no que diz respeito a este instrumento de planejamento, é sugerida a mudança de nomenclatura para Áreas Especiais, consoante com o caráter de áreas que terão um tratamento urbanístico diferenciado do todo urbano da cidade.

As áreas de orla, chamadas no plano em vigor – PDDUA, Lei Complementar nº4341/99 – de Área Marginal Norte e Área Marginal Sul, são propostas como Áreas Especiais em extensão da área central. A orla da Praia de Belas insere-se integralmente na classificação citada.

"..... caracterizam-se por sua extraordinária importância para a cidade como um todo, por sua grande extensão e pela sua dimensão estratégica em relação ao conjunto da estrutura urbana e do sistema funcional da cidade" [31]

A importância das proposições do PDDUA em relação à orla do Lago Guaíba é ter estendido a condição de área especial para a continuidade de todo o espaço de orla.

A justificativa da proposta é convincente quando aponta para a concentração significativa de recursos paisagísticos, de lazer e turismo das margens do Guaíba. Além destas potencialidades, é uma área de grande acessibilidade urbana, localizada próxima de locais densos e adensáveis, fatores que conjugados dão sustentabilidade em termos de uma demanda fixa e de uma demanda flutuante (capacidade de atrair a população de outros setores da cidade e também de fora da cidade). Soma-se a este contexto a presença de centralidades já consolidadas nas proximidades, caso da Usina do Gasômetro, do Shopping Praia de Belas e do Parque Marinha do Brasil.

Outro avanço do PDDUA em relação às margens foi conceituá-las como extensões da área central. A proximidade da enseada da Praia de Belas da área central da cidade, promontório que avança dentro do Guaíba com uma estrutura urbana permanente, insere esta margem em um contexto urbano pontuado por marcos simbólicos e históricos da evolução urbana de Porto Alegre, com grande potencialidade de restauração das estruturas existentes e inserção de novas estruturas.

A integração de novas centralidades, centros de animação multifuncionais, na orla da Praia de Belas, com a revitalização da área central, permitiria reverter a tendência monofuncional hoje existente na área e recuperar a tão necessária relação dos habitantes da cidade com o Guaíba.

Os novos instrumentos de planejamento previstos para as Áreas Especiais, tais como as Diretrizes Urbanísticas, os Estudos Preliminares Urbanísticos, os Projetos Urbanísticos Específicos e os Planos Gerais de Diretrizes e Planos de Manejo permitem e incentivam intervenções urbanísticas de caráter mais amplo na orla da Praia de Belas, que poderiam resgatar a tão necessária unicidade deste espaço de borda da cidade de Porto Alegre.

[31] CABRAL, Gilberto. Almeida, Maria Soares de. Patrimônio Natural e Cultural. "Áreas Funcionais no PDDU- Instrumentos de Intervenção Propositiva no Planejamento de Porto Alegre.1996. Pág. 35

4.1 PROJETO PAISAGÍSTICO DO PARQUE SOCIAL E ESPORTIVO DO ESPORTE CLUBE INTERNACIONAL/ 1981

Arq. Sílvio Rocha/ Arq. Maria Izabel Rocha

Introdução

No ano de 1979 o Prefeito Municipal concedeu ao Esporte Clube Internacional o uso de uma área de terras de propriedade do Município, resultante do aterro da Praia de Belas e situada a aproximadamente 240 metros, a sudoeste do eixo do Canal da Usina de Captação do DMAE, com frente para a Avenida Beira-Rio. A área destinava-se à implantação de um Parque Náutico.

A portaria nº10/79, que efetiva a concessão, justifica que a área pretendida pelo Internacional para sua sede esportiva junto ao Guaíba, já fazia parte do objeto da Lei nº3921/74 que havia autorizado a doação do local onde foi estabelecido o Estádio do Esporte Clube Internacional.Esta intervenção gerou uma polêmica juídica e, até hoje, a área não foi escriturada.

Em 1981 a área teve um estudo de viabilidade aprovado, mas a parte inaugurada parcialmente em 1982, está em desacordo com a referida viabilidade.

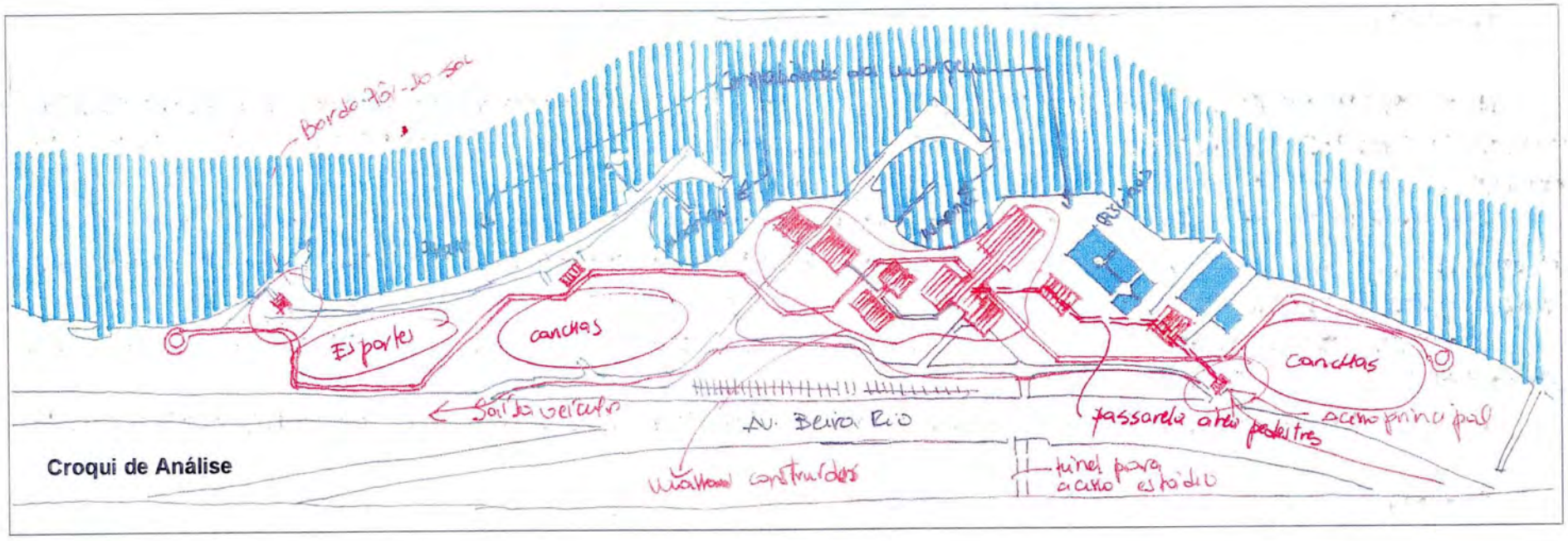
Em função deste fato, o Esporte Clube Internacional foi acionado pelo Ministério Público, tendo as partes, em 1995, entrado em acordo.

Conceito

Tratava-se de uma área pública privatizada com o privilégio de estar às margens do Guaíba. Tinha a peculiaridade de ser um pedaço do aterro Praia de Belas sem vínculos com a cidade consolidada. A Av. Beira-Rio, para a qual a área faz frente, é o único elemento físico que a relaciona à estrutura urbana da cidade.

A força do sítio residia na sua condição de estar às margens do Guaíba, muito próxima desta massa de água em função de sua reduzida largura de 65 metros.

Com propriedade e coerência com o caráter de um Parque Náutico, o projeto associa não apenas as atividades náuticas, mas todas as atividades contempladas pelo programa com a margem do lago, aproximando-as, ao máximo, do desfrute da paisagem de orla. A margem do Guaíba, no limite da gleba, é integralmente redesenhada pelas proposições de uma praia particular, duas marinas com ancoradouros, uma plataforma de piscinas recreativas e olímpica, finalizando nos extremos sul e norte com uma via de pedestres e ciclistas (figura 74).



Croqui de Análise

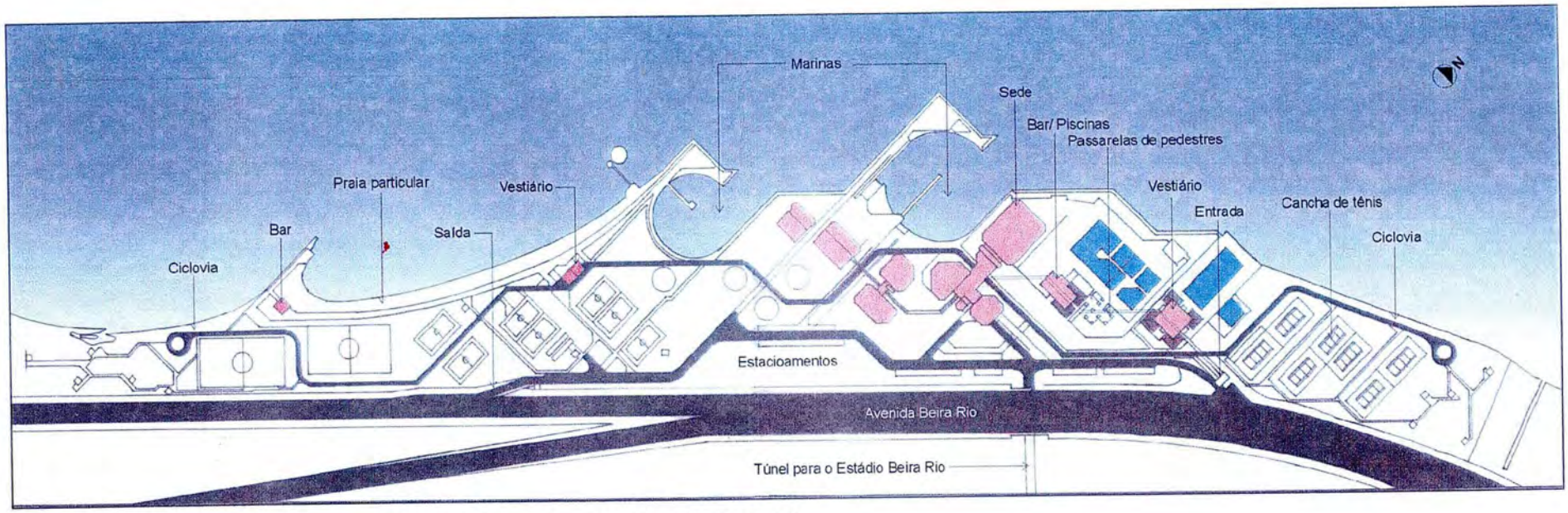


Figura 74 - Parque Social e Esportivo Esporte Clube Internacional.- Planta Geral

Fonte: Reprodução simplificada da planta sistema viário/ locação do Projeto Paisagistico - 1981

Funcionalidade

O Plano de conjunto do projeto do parque extraiu as diretrizes de distribuição das atividades, das redes de circulação e da modelagem da linha de orla, de sua estratégia de locação. Tratando-se de uma área sem referências na estrutura urbana da cidade, foi traçado, a partir do eixo da Av. Beira-Rio, uma linha imaginária, paralela e amarrada ao mesmo, pela cota do levantamento topográfico. O projeto estabeleceu então um sistema de meridianos perpendiculares àquelas linhas, a cada 20 metros, na direção nordeste e sudeste. A este sistema associou linhas à 45 graus com o eixo da Av. Beira-Rio, do ponto fornecido pelo levantamento topográfico, no sentido norte- sul pelo qual balizou a fixação das canchas de esportes, das piscinas, das marinas e das edificações (figura 74).

Em relação à acessibilidade, o projeto insere adequadamente um acesso de entrada e um acesso de saída para veículos, compatibilizado de maneira harmônica com a curvatura da Av. Beira Rio. A via de veículos e a área de estacionamentos se desenvolvem paralelas à Av. Beira - Rio, aproximando-se dos prédios da sede e do encaminhamento das marinas pelas necessidades de abastecimento e de acesso dos reboques, respectivamente.

O acesso de pedestres dá-se pela mesma portaria dos veículos penetrando a área por uma passarela que interligaria os vestiários, o bar e os prédios que compõem a sede propriamente dita. A passarela daria ao usuário que chegasse a pé, um domínio visual de toda a área do Parque (figura 74).

Foi prevista uma ligação direta entre o Estádio Beira-Rio com o Parque Náutico através de um túnel sob a Av. Beira-Rio.

O projeto hierarquiza dois sistemas básicos de circulação interna do parque: um sistema de integração dos usos e atividades e um sistema de animação. O primeiro integra as atividades ao ar livre, esportes, churrasqueiras, sede e atividades náuticas. O segundo, chamado de eixo de pedestres, ciclistas, patins e outras atividades, percorre toda a extensão do parque com o dinamismo de uma rua. Integra-se com os prédios de apoio e com as marinas e dilata-se em esplanadas nas áreas de maior acumulação de público, caso do bar e das piscinas.

O projeto não elege um ponto focal de maior importância; a seqüência de uma diversidade de atratividades na margem constitui um somatório de pontos focais. Ele traz quase todas as atividades animadoras para um contato direto com o elemento água. De forma mais direta isto acontece no calçadão da praia projetado no extremo sul como uma continuidade da marina. Finaliza, estrategicamente, com um barzinho, local que contém o simbolismo da contemplação da paisagem do Guaíba.

Os dados obtidos sobre o projeto em análise restringem-se a duas dimensões não permitindo uma análise morfológica das edificações propostas. Na observação *in loco*, as construções executadas não ultrapassam o nível da Av. Beira-Rio e possibilitam dizer que o conjunto de edificações projetadas integram-se ao contexto, sem interferir nas visuais do lugar.

Avaliação

Pertinente com o caráter de um parque náutico, o projeto manipula com habilidade as variáveis do contexto da paisagem construída e da paisagem natural. Propõe corretamente, tanto em termos de localização como de tipos de fluxo, as ligações de automóveis e pedestres, com acessos independentes de entrada e saída. Rompe a barreira do dique da Av. Beira Rio e permite uma continuidade da área do Estádio com a área do Clube Náutico.

Sendo uma área privada e isolada do contexto ocupado da cidade, as atividades propostas restringem-se aos limites físicos da mesma, não indicando ligações nem continuidades com o entorno físico. A proposta valoriza o que chama de rede de animação dos diversos espaços; o caminhar e o percorrer seus múltiplos setores, modelando uma linearidade imantada no orla do Lago Guaíba. O projeto, entregue em nível executivo, apresentava uma qualidade em termos paisagísticos, irretocável. A sua implementação não foi finalizada e desrespeitou o projeto original. Algumas ocupações existentes no local comprometem sua qualidade arquitetônica e paisagística. Sob outro enfoque, cabe registrar que a interrupção da possibilidade de uso público contínuo da orla, pela privatização de uma de suas partes, parece até hoje um contrasenso. Existe, atualmente, por parte da Secretaria de Planejamento Municipal a preocupação de que áreas privatizadas na orla do Guaíba retornem ao domínio público, através de permutas. A área do Parque Social e Esportivo do Esporte Clube Internacional, como foi analisado, enquadra-se neste contexto.

4.2. A PENÍNSULA, A ORLA DO GUAÍBA E SEU CONTEXTO PAISAGÍSTICO. REFERÊNCIAS, POTENCIALIDADES E EXPECTATIVAS/ 1986

Este foi um trabalho realizado pela Secretaria do Planejamento Municipal, sob a coordenação do arq. Bruno Carlos Franke, com o objetivo de traçar diretrizes sobre a ocupação das margens norte e sul da península.

Introdução

Na década de 80 a Secretaria do Planejamento desenvolveu um trabalho de análise da evolução da ocupação da orla norte e orla sul, trecho limitado entre o canal do Gravataí, ao norte, e a Ponta do Melo, ao sul, também chamada da Ponta da Serraria, reivindicando a necessidade inadiável do Poder Público equacionar a reintegração rio-cidade.

O trabalho foi a primeira tentativa, depois da implantação incompleta do Parque Marinha do Brasil, de avaliar globalmente o espaço de toda a orla e recompor integralmente sua ocupação.

Avalia tecnicamente as propostas surgidas, implementadas total ou parcialmente, aprovadas e não implementadas, nesta faixa de orla. Nos trechos residuais, que em 1986 estavam sem destinação, acrescenta proposições na tentativa de cerzir todas as partes da orla.

O trabalho indica com propriedade a importância do Lago Guaíba na evolução da cidade como meio de intercâmbio comercial e a paulatina perda de uma intimidade com ele devido à necessidades de proteção e de expansão da área ocupável, nas imediações da península.

Enfatiza que a agregação das barreiras físicas – diques, cortinas de proteção contra as cheias, a I º Perimetral e trem metropolitano – desestruturaram a relação mais direta do porto-alegrense, com o Guaíba. A valorização do contexto visual e paisagístico da orla do Guaíba foi ficando em segundo plano, por não ter sido traduzida em critérios técnicos.

Como metodologia, o trabalho considerou o enfrentamento da diversidade de situações que já envolviam a área no final da década de 80, tais como: áreas extremamente comprometidas, outras em transformação, outras subutilizadas, cada situação exigindo estratégias de intervenção diferentes.

"... o tratamento dado aos diversos problemas poderá contemplar aspectos que vão desde uma diretriz global ou parcial aos planos e projetos ou uma simples recomendação daquilo que poderá ser mais indicado de acordo com as peculiaridades de cada local," [32]

[32] A Península, A Orla do Guaíba e Seu Contexto Paisagístico. In: Metodologia. S.P.M.,PMPA, 1986.

Inicialmente foi elaborado um diagnóstico dos problemas da área, a partir da comparação das potencialidades e condicionantes dos planos já elaborados para os diversos setores assim como uma avaliação dos principais vínculos com a estrutura e a paisagem urbana do entorno.

Em um segundo momento foram definidos os níveis de intervenção no sítio, levando em consideração prioridades de atuação e a hierarquização entre os valores existentes e os que deveriam ser incentivados ou desativados.

Do diagnóstico e da hierarquização dos níveis de atuação exigidos para cada trecho de orla foram formuladas diretrizes expressas em mapas.

Proposições

Os diversos segmentos da orla foram classificados em: "Áreas não Programadas ou Deterioradas"; "Áreas Planejadas"; "Elementos indicados para Preservação" e "Áreas Privatizadas".

As primeiras subdividiam-se em "Áreas a serem Revitalizadas" e "Áreas com Potencial de Reciclagem ou Recuperação" e as segundas subdividiam-se em "Áreas com Potencial para Implantação" e "Áreas com Necessidade de Alteração de Traçado Urbanístico".

Considerando que o objeto da dissertação é a comparação entre o Aterro do Flamengo e o Aterro Praia de Belas, serão comentadas as diretrizes relativas à orla sul.

A orla sul inicia na Volta do Gasômetro, classificada pelo diagnóstico como "Área a ser Revitalizada". Em 1986 já havia sido decidida a preservação do prédio da Usina e o trabalho mostrou uma importante preocupação com o tratamento do seu entorno, recomendando a implementação de um plano de aproveitamento de toda a área de entorno da Usina com vistas a reforçar sua atratividade.

Na área destinada à implantação do Centro Administrativo Municipal, também qualificada como "Área a ser Revitalizada" o trabalho reforçou a idéia da implantação do Teatro Municipal, ao lado da Câmara Municipal, como meio de estimular a revitalização do local, principalmente durante a noite, quando fica ocioso.

O próprio prédio da Usina do Gasômetro, que até aquele momento ainda não tinha sido restaurado, foi qualificado "com Potencial de Reciclagem ou Recuperação".

Em relação ao Parque da Harmonia, o projeto considerou inovadora a sua conceituação paisagística de local difusor da cultura regional gaúcha. O Parque é indicado como um "Elemento a ser Preservado", pelo caráter bucólico que já possuía no final da década de 80. A execução da Av. Edvaldo Pereira Paiva (Av. Beira-Rio) ainda não tinha acontecido e o trabalho apontava o seccionamento que área do parque iria sofrer dificultando o acesso do público ao Lago Guaíba.

Em relação à marina-ancoradouro prevista perto da desembocadura do arroio Dilúvio que, conforme estudos da SMAM, vinha sendo construída com material de aterro, o trabalho, através da avaliação de seu traçado em termos de localização, dimensionamento e do condicionante de lançamento dos esgotos cloacais no local, qualifica a área como "Área Planejada com Necessidade de Alteração de Traçado Urbanístico."

Recompõe a localização e desenho da marina potencializando a sua utilização com a proposta de estacionamentos e um restaurante panorâmico (figura 75).

Integrando este novo pólo de atratividade, o projeto propõe uma alternativa de passarela de eventos, dando seguimento à Av. Augusto de Carvalho, no nível do aterro, mas protegida das cheias através de complementações do dique. Funcionaria como um conjunto de arquibancadas implantadas de frente e paralelas à Av. Edvaldo Pereira Paiva. O outro conjunto de arquibancadas, aproveitando o desnível do dique, ofereceria amplos espaços abrigados para outros tipos de eventos. Sem dúvida, a proposição desta nova centralidade na área de aterro transformaria o caráter da ocupação deste trecho da orla Praia de Belas, ainda hoje desfigurado (figura 75).

Dando continuidade no sentido norte-sul, o trabalho classifica o Parque Marinha do Brasil como "Área Planejada com Potencial para Implantação" reconhecendo a importância da construção da ilha artificial que concentrava todas as construções do parque. Merece atenção o fato de que a análise, além de comentar a justificativa técnica que inviabilizou a sua execução, indica uma solução factível para implementá-la. A Prefeitura justificou, na década de 70, a impossibilidade de construir a ilha pelas profundas depressões no leito do lago ocasionadas pelo aterro da área. A regularização do leito do lago, naquele trecho, resolveria o problema. O trabalho recomenda que não fossem mais efetuadas alterações no projeto original do parque, e que se viabilizasse a ilha artificial, dinamizando o uso do parque com as atividades náuticas e aquáticas previstas (figura 75).

Em relação à área cedida ao S. C. Internacional, primeiro com o objetivo de construção do Estádio e, posteriormente, para a implantação do parque náutico, apenas menciona que o seu projeto estava sendo implementado em desacordo com o estudo de viabilidade aprovado, comprometendo o planejamento integral da paisagem da orla.

Em relação à área adjacente ao Parque Esportivo do Internacional, na época ocupada por subabitações, o trabalho rejeita a localização aprovada pelo CMPDU de uma Estação de Tratamento de Esgoto neste local, mencionando a necessidade de sua revisão.

Em relação à área privada pertencente ao Estaleiro Só, já na época com atividades praticamente paralisadas e com um plano de expansão aprovado pela PMPA, em 1975, o trabalho recomenda a reavaliação da decisão. A área do Estaleiro Só possui uma localização estratégica em relação à orla do Guaíba. Suas potencialidades de ocupação deverão ser pautadas pela importância na composição da paisagem urbana local.

Avaliação

A importância deste trabalho resulta, não só da sua capacidade de olhar e avaliar a totalidade da ocupação das orlas da península, no final da década de 80, mas de propor níveis de intervenção diferentes, ajustados pelas características vigentes em cada trecho.

O seu conceito básico foi cerzir as partes que compunham o cenário da orla em 1986 através da ampliação e finalização de pontos focais consagrados – o plano de aproveitamento da área de entorno da Usina do Gasômetro e a viabilização da ilha artificial do Parque Marinha do Brasil – ou a proposição de novas centralidades capazes de transformar o caráter da ocupação estabelecida – a passarela de eventos.

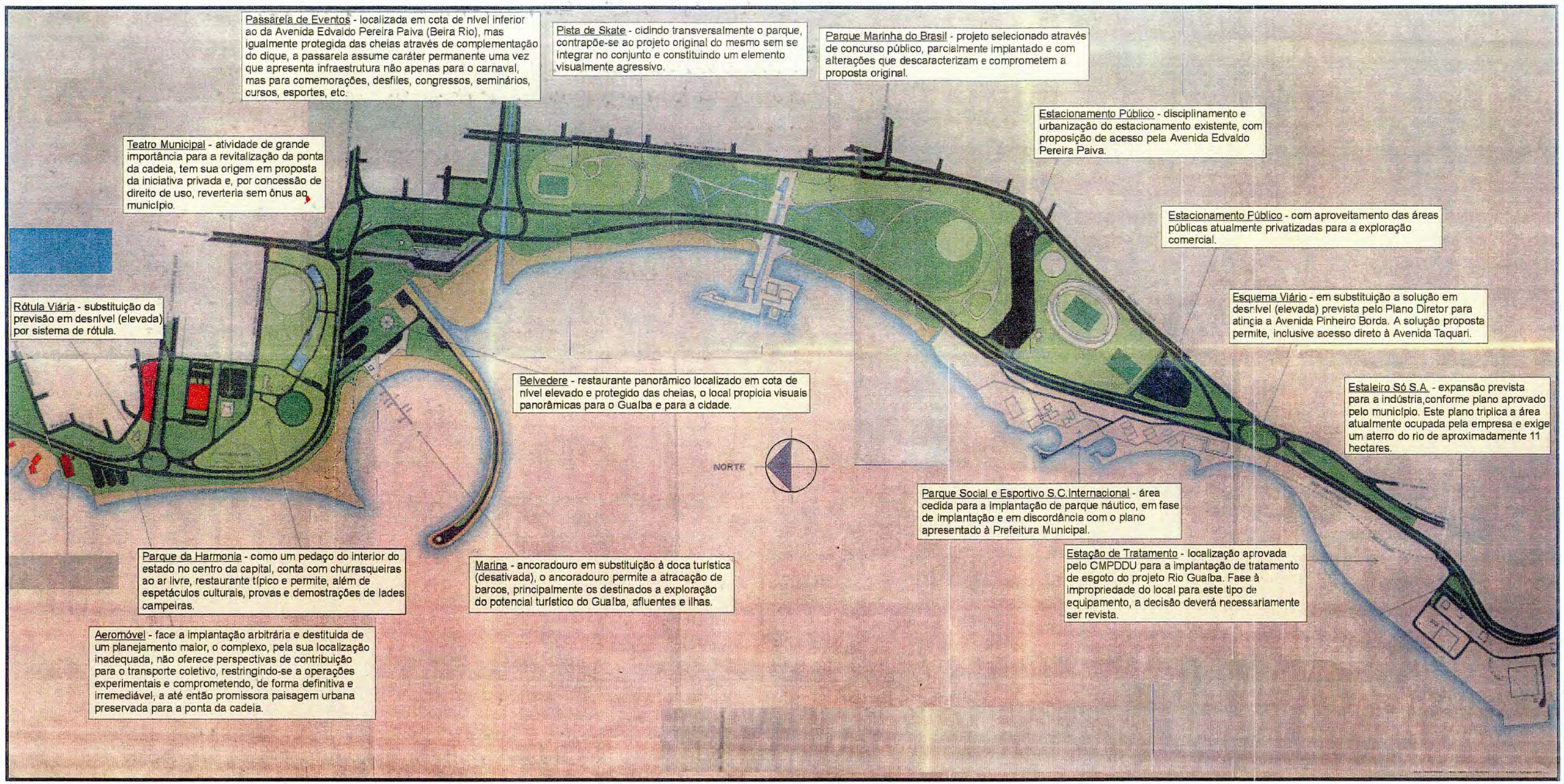


Figura 75 - A península, a orla do Guaíba e seu contexto paisagístico
Referências, potencialidades e expectativas - orla sul
Fonte: trabalho realizado pela Secretaria de Planejamento Municipal /1986 - PMPA

4.3. PROJETO PRAIA DO GUAÍBA - 1986/1987

Administração Municipal: Prefeito Alceu de Deus Collares

Arq. Jorge Decken Debiagi

Introdução

O projeto Praia do Guaíba, regulamentado pela Lei Complementar n° 182, de setembro de 1988, pretendia a urbanização integral do aterro Praia de Belas, da Usina do Gasômetro à ponta do Melo. Conforme a avaliação histórica que integra o texto da Exposição Justificativa da lei, Porto Alegre, ao longo de sua evolução, construiu um isolamento de seu rio sendo consenso que: "Porto Alegre está de costas para seu rio."

Estribando-se em questões consensuais quanto à falta de destinação e tratamento urbanístico das áreas inacabadas do aterro e questionando a previsão da Lei Complementar nº 43 de 1979 de uma Avenida Beira-Rio de 6 km, apenas considerada como eixo de ligação do centro com a zona sul, isolada de qualquer tipo de atividade o projeto Praia do Guaíba propunha :

"...Aproveitando a previsão para a abertura da Avenida Beira - Rio, que, se isolada de qualquer tipo de atividade, em pleno centro urbano, é negativo sob ponto de vista de segurança pública...projetou no local um conjunto de obras públicas e privadas, que quebrarão o isolamento da cidade com uma paisagem de rara beleza. Depois de imensos gastos para aterrar parte considerável do rio, este projeto surge para resgatar à população o uso do Guaíba e das áreas restantes do aterro. O importante, para o futuro próximo da cidade é a coincidência com as obras em andamento do "Projeto Rio Guaíba", que garantirá a balneabilidade do rio" [33]

O projeto entendia que uma avenida de tal importância e próxima da área central deveria estar associada a atividades que reverteriam na valorização turística do local.

A proposta se apoiou na decisão do Governo Municipal de executar o projeto viário da Av. Edvaldo Pereira Paiva/ Av. Beira-Rio, associando à função de circulação, atividades de moradia, comércio e serviços. Vinculava a destinação de parque, regulamentada juridicamente, e a execução da Av. Beira-Rio no aterro, à densificação e miscigenação de usos em determinados trechos da área.

Tratava-se de um conjunto de intervenções públicas e privadas que incluíam parques, passarela de eventos, marina pública, uma via de duas pistas, estacionamento, shopping center, hotel, centro empresarial e edifícios de moradia.

Na exposição justificativa da Lei Complementar nº182/ 88, o Projeto Praia do Guaíba indicava uma área total de intervenção de 244,67 ha,

[33] Projeto Praia do Guaíba / folheto de divulgação do projeto, 1986

dos quais 145,98 ha correspondiam às áreas dos parques Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky Sobrinho, sistema viário e outras.

Os restantes 98,69 ha estavam assim distribuídos pela proposta:

- 18,56 ha correspondentes à Av. Edvaldo Pereira Paiva;
- 68,88 ha correspondentes, aos seguintes espaços públicos: áreas verdes entre o dique e a orla; ancoradouro público; passarela de eventos; estacionamentos e áreas indicadas para equipamentos especiais;
- 11,25 ha correspondentes às áreas a serem privatizadas.

De acordo com a mesma lei, a viabilidade urbanística arquitetônica da proposta estruturava-se em duas formas de privatização da área do aterro Praia de Belas:a primeira sob forma de concessão de espaços localizados na faixa de orla, para instalação de equipamentos de lazer (lancherias, bares, academias, ambulatórios, etc...) e de postos de gasolina da Petrobrás em alguns canteiros viários; a segunda sob a forma de alienação de canteiros viários para a construção de edifícios de uso residencial, comércio e serviços (figura 76).

Dos recursos advindos da privatização, 35% seriam aplicados no saneamento de bairros e vilas e os restantes 65% na urbanização de vias, pontes, passeios, estacionamentos, tratamento paisagístico dos parques, espaços esportivos e de lazer, ancoradouro público e passarela de eventos.

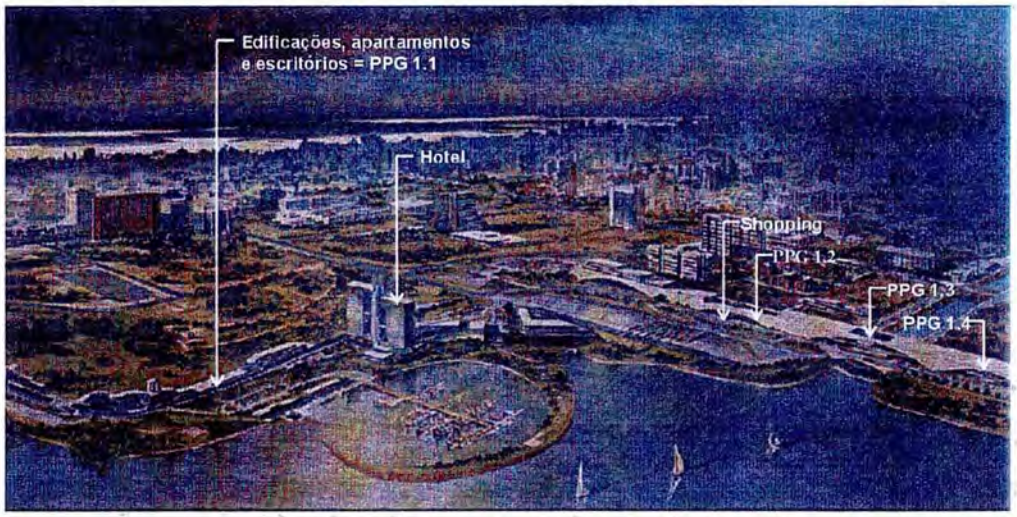


Figura 76 - Projeto Praia do Guaíba
Fonte: Folder de divulagação do projeto - 1987

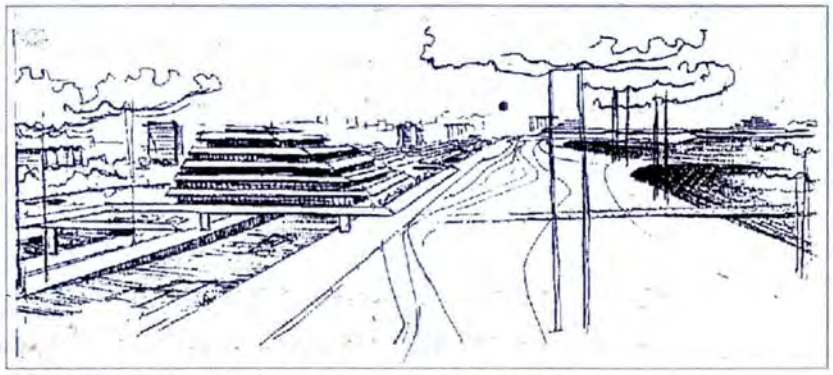


Figura 77 - Croquis do Arq. Jorge Decken Debiagi
Fonte: Relatório de projeto - 1987

Conceito

O projeto Praia do Guaíba propunha a execução conjunta da Av. Beir-Rio/ Av. Edvaldo Pereira Paiva e de edificações, em partes remanescentes do sistema viário.

A proposta criava um pólo de grande atratividade nas adjacências da Av. Edvaldo Pereira Paiva, trecho em que a via faz uma inflexão no sentido norte, e onde são aglutinadas as principais obras privadas e públicas. Nesta área estavam previstos os edifícios de apartamentos e escritórios, o shopping center, o hotel, o centro empresarial, a marina pública, o parque de diversões, bar e restaurantes (figura 76).

O mix de usos permite inferir a interação social que a área teria. As outras ocupações indicadas para a faixa da orla, espaços privatizados por concessão, adquirem um caráter absolutamente secundário face à magnitude com que o pólo de centralidade, citado no parágrafo anterior, é tratado.

A grande controvérsia gerada pelo projeto Praia do Guaíba residia no fato deste pólo de atratividade ter destino eminentemente privado, postulando-se independente do contexto existente.

Funcionalidade

O detalhamento da proposta se restringiu a um mapa de zoneamento que acompanhou a Lei Complementar nº 182 (figura 81).

O projeto que foi apresentado pela primeira vez ao público passou por adaptações referentes, especialmente, às áreas a serem alienadas para a construção de edifícios residenciais, de comércio e de serviços, caso específico do trecho da marina, do hotel e do shopping.

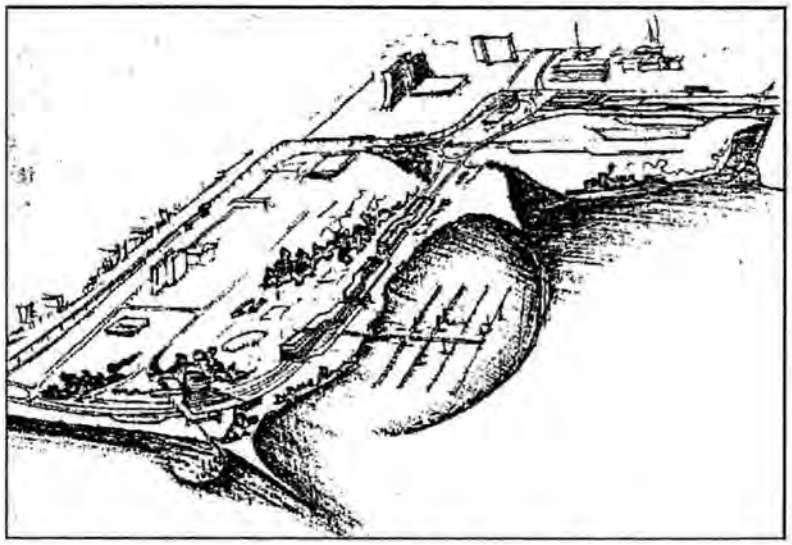


Figura 78 - Croquis do Arq. Jorge Decken Debiagi
Fonte: Relatório de projeto - 1987

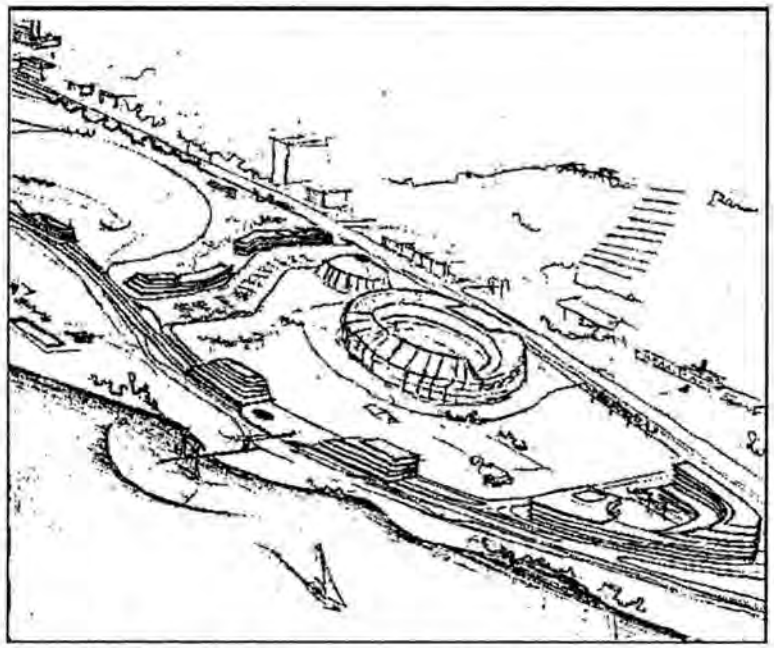


Figura 79 - Croquis do Arq. Jorge Decken Debiagi
Fonte: Relatório de projeto - 1987

Assim, na primeira versão, a proposta de viabilidade urbanística/ arquitetônica propunha a alienação à iniciativa privada dos lotes, chamados pelo projeto, de PPG 1 (Projeto Praia do Guaíba 1 que subdividi-se em PPG 1.1 e PPG 1.2) e PPG 2(Projeto Praia do Guaíba 2 que subdividia-se em PPG 2.1, PPG 2.2, 2.3), que ocupariam os canteiros centrais da nova Av. Edvaldo Pereira Paiva, junto ao Parque Maurício Sirotsky Sobrinho e nas proximidades do arroio Dilúvio; a cessão do espaço aéreo correspondente às suas projeções, caso da ocupação sobre o arroio do Dilúvio; o espaço entre o Parque Marinha do Brasil e o Estádio do Internacional e os canteiros viários da Av. Padre Cacique (figura 81e 76).

Tendo em vista a grande polêmica gerada pela privatização das áreas descritas acima, com maior intensidade em relação à exploração dos espaços aéreos sobre o arroio Dilúvio (previsão de um shopping center) e à barreira física criada entre a área do Parque da Maurício Sirotsky Sobrinho e a ocupação prevista na área PPG1.1 (hotel, Centro de Convenções, Centro Cultural, edifícios de habitação e escritórios), o Governo Municipal modificou a proposta inicial, permanecendo como áreas a serem privatizadas a PPG 1.2, junto ao arroio Dilúvio e as PPG 2.1, PPG 2.2 e PPG 2.3, localizadas junto ao Estádio do Internacional e nos canteiros viários da Av. Padre Cacique (figura 81).

Estas áreas tiveram um regime urbanístico especial que introduziu, na regulamentação da Lei vigente do 1º PPDU para as áreas lindeiras das margens do Guaíba, novas diretrizes de ocupação e de áreas máximas de construção e altura.

O projeto Praia do Guaíba não foi um projeto urbanístico mas um macro zoneamento que indicava ocupações pontuais de escala reduzida nos trechos de orla, e ocupações intensivas, de grande porte, em alguns canteiros viários das avenidas Edvaldo Pereira Paiva e Padre Cacique. Sendo assim, não existem elementos de desenho que autorizem uma análise de sua funcionalidade, em termos das estruturas de circulação de pedestres e de veículos. Tratando-se, na essência, de um projeto viário com conexões de áreas abertas consagradas – parques Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky Sobrinho – com novas áreas ocupadas, situadas entre as duas pistas da Av. Edvaldo Pereira Paiva e, entre o limite desta avenida e a orla do Guaíba. O detalhamento da hierarquização dos diversos fluxos, nos vínculos com o contexto existente e com o novo contexto proposto, seria fundamental para melhor avaliar a factibilidade da proposta.

Na figura 81, mapa aprovado junto com a Lei n°182/88, verifica-se a proposição de estacionamentos que dariam suporte para as áreas destinadas à exploração comercial pela iniciativa privada. Na orla, onde seria instalado um ancoradouro público, com parque de diversões e bar, área de grande concentração de público, não havia a previsão de área de estacionamentos compatível. Na verdade, no momento em que o projeto em pauta foi obrigado a eliminar a ocupação privada prevista para este trecho da orla, os equipamentos, ali remanescentes, ficaram desarticulados e sem nexo.

Apesar do discurso postulando a transformação do projeto original da Av. Beira-Rio, que não contemplava as necessidades e a escala peatonal, em avenida urbana, animada com equipamentos para o pedestre e contrapondo-se, desta forma, à indefinição das grandes áreas verdes abertas, o projeto em pauta pratica uma desconexão intencional com o existente. Cria uma nova entidade urbanística que, ao postar-se de costas para a cidade consolidada e aberta para o contexto da paisagem natural de orla, privilegia apenas a parcela da população com

condições de morar nos novos prédios.

Apesar das intenções corretas do projeto observadas na primeira versão, figura 77, como o rebaixamento da Av. Beira-Rio e a construção de prédios habitacionais em pilotis, permitindo uma vinculação direta das áreas adjacentes do Parque Maurício Sirotsky com a beira do Guaíba, as massas construídas, em média com 11 pavimentos, de propriedade privada, por motivos de segurança não permitiriam a fluidez dos espaços esboçada nos croquis. Constituir-se-iam, na realidade, em barreira física.

Ainda em relação às conexões do projeto com o entorno, identifica-se o caráter de uma idéia urbanística alheia ao existente, no seu confronto com a área do Parque Marinha do Brasil. O projeto Praia do Guaíba ignora a continuidade do eixo aquático, em direção à orla do lago, previsto no projeto do parque e não executado, assim como o Parque Náutico do Internacional, superpondo, nestes locais, áreas especiais destinadas à implantação de bares, lancherias, etc... Este aspecto denuncia a independência com que a proposta se postava frente à configuração e ao planejamento da cidade. (figura 79)

No que diz respeito ao programa de atividades a primeira versão do projeto criava um pólo turístico nas áreas remanescentes do antigo loteamento Praia de Belas, especificamente na porção de aterro situada entre a desembocadura do arroio Dilúvio e as imediações do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho. A condição desta área, em termos de acessibilidade e proximidade do Guaíba induziu sua concepção como ponto focal organizador do projeto Praia de Belas. Era nos recursos gerados pelo tipo de ocupação preconizada, alienando áreas públicas para utilização privada, que o projeto Praia do Guaíba se sustentava.

No momento em que o Governo Municipal foi pressionado a recuar e retirar a ocupação privada prevista sobre o alinhamento da Av. Edvaldo Pereira Paiva/ Av. Beira-Rio, o projeto Praia do Guaíba fragilizou-se. Tanto isto é verdade que, mesmo com respaldo legal o projeto não se efetivou, exceção feita à construção da Escola da Associação de Dirigentes de Vendas do Brasil na chamada PPG 1.2. (figura 81).

A proposição de núcleos de equipamentos de lazer, sorveterias, bares, restaurantes, pulverizados ao longo da orla, desde o arroio Dilúvio até a Ponta do Melo, para exploração comercial, sem indicação de um caminho de pedestres que os articulasse, é um erro superado pelo urbanismo. No trecho de orla, a proposta, opta pelo modelo de espaços segregados e intimistas em contraposição aos espaços públicos coletivos, geradores de interação social.

Em síntese, as áreas de concessão de uso onde situar-se-iam os equipamentos especiais de lazer e recreação são partes do projeto que não guardam relação entre si, nem com os contextos mais próximos.

A funcionalidade e a distribuição de usos como um todo, pressuposto pelo título do projeto Praia do Guaíba, ficou prejudicada pela falta de

continuidade física das partes que o compõem, pela desconexão com o contexto imediato e, no caso da área do ancoradouro público, pela inadequação do "mix" de atividades propostas.

Morfologia

No que diz respeito a relação dos espaços abertos com a forma construída o regime urbanístico, aprovado para os lotes PPG 1.2, PPG 2.1, PPG 2.2 e PPG 2.3, conforme figura 87, estabeleceu a taxa de ocupação de 40% e a altura máxima de 7 pavimentos. A altura máxima resultante seria de 11 pavimentos, uma vez que na contagem do número de pavimentos não eram considerados o pilotis, a cobertura e dois pavimentos destinados a garagem.

Nos PPG 2.1, PPG 2.2 e PPG 2.3, 50% das áreas dos térreos das edificações deveriam ser mantidas livres ao acesso público.

A partir do 4º pavimento previa-se 100 m como dimensão horizontal máxima das edificações. A tipologia resultante seria de barras horizontais escalonadas.

A ocupação e a flexibilidade volumétrica autorizada pelo regime urbanístico da Lei Complementar n° 182/88 conduziu a uma situação oposta à redução gradativa das barreiras visuais de áreas próximas à orla.

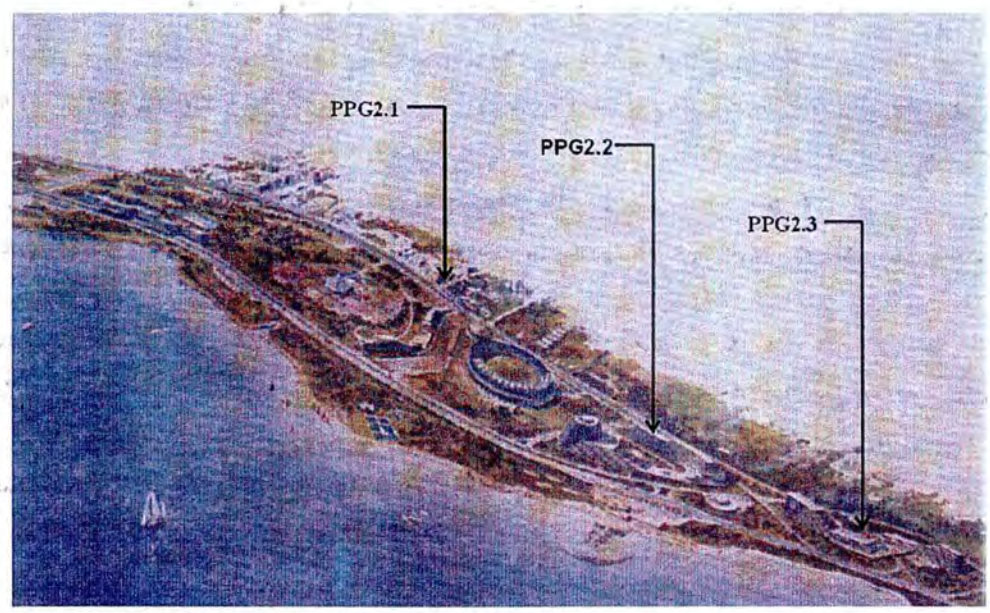


Figura 80 - Projeto Praia do Guaíba
Fonte: Folder de divulagação do projeto - 198

O regime urbanístico aplicado sobre os lotes criados entre as duas pistas da Av. Beira – Rio/ Av. Edvaldo Pereira Paiva entre o Parque Marinha do Brasil e o Estádio do Esporte Clube Internacional e nos canteiros viários das avenidas Padre Cacique e Edvaldo Pereira Paiva resultaria em barreiras construídas para a cidade existente e para o contexto da orla do aterro Praia de Belas. Seriam ocupações alheias à vocação e a natureza das áreas citadas. O exemplo mais flagrante – o conjunto de barras de 11 pavimentos nos canteiros viários das avenidas Padre Cacique e Edvaldo Pereira Paiva – provocaria uma interferência visual em uma das mais consagradas visuais de todo o centro da cidade, a famosa península, panorama de quem desce a Av. Pinheiro Borda.

Em síntese, a privatização e o estabelecimento do regime especial para as quatro áreas referidas acarretaria em distorções morfológicas nas características consagradas da paisagem urbana da orla da Praia de Belas, tanto no que diz respeito ao fechamento de visuais como à interrupção do caráter dos espaços urbanos abertos.

Avaliação

O projeto Praia do Guaíba teve como esteio uma justificativa conceitual de abrangência urbanística global. Propunha-se a quebrar o isolamento da cidade com seu lago através de um conjunto de obras públicas e privadas. A sua viabilização através da ocupação das áreas remanescentes do sistema viário, sem continuidade física, não configurou um conjunto urbano.

A proposição, analisada sob a exclusiva ótica das funções e atividades urbanas, é inovadora como estratégia de revitalização de espaços urbanos abandonados, postulando a criação de um espaço multifuncional (edifícios residenciais e de escritórios, hotel, shopping center, parque de diversões, marina pública, restaurantes, etc.) de grande atratividade local e metropolitana.

Conforme Soares e Cabral,(1996) várias pesquisas vêm sendo desenvolvidas na busca de solução para o esvaziamento de determinados espaços urbanos da área central de Porto Alegre. Entre vários princípios de projeto recomendados para combater esta tendência preconizam:

"– buscar a revitalização de espaços degradados e anômicos, através da introdução de uma gama variada de usos e funções, principalmente as geradoras de fluxos em ciclos completos diários, semanais, etc. (habitação, comércio e serviços, áreas de concentração de empregos, etc.)" [34]

No entanto, a consistência da intervenção urbanística proposta não resiste a uma análise minuciosa do desempenho das estruturas morfológicas concebidas.

[34] CABRAL, Gilberto. Almeida, Maria Soares de. Patrimônio Natural e Cultural. Áreas Funcionais no PDDUA-Instrumentos de Intervenção propositiva no planejamento de Porto Alegre, 1996. Pág. 49

O confronto da proposição espacial urbanística com os componentes de análise do espaço urbano, segundo Lynch tais como percursos, limites, nós e elementos excepcionais do território, indica que não se trata de um conjunto urbano coeso com relações adequadas entre a forma construída e os espaços abertos.

O percurso do projeto em análise é a caixa da Av. Beira-Rio; os limites físicos das partes que o compõem, na escala do zoneamento apresentado, são abstratos pois trata-se de projeções sobre lotes sem uma forma física definida; os nós, enquanto articulações dos fluxos de veículos de passagem, dos veículos privados, dos pedestres e dos usuários específicos dos equipamentos de hotel, de escritórios e dos apartamentos, não estão detalhados tendo em vista a escala de apresentação do projeto. Quanto às novas conexões físicas das áreas de interferência do projeto com o contexto existente, a proposta não hierarquiza e nem legitima as ligações de pedestres com áreas públicas consagradas: Parque Marinha do Brasil e a faixa de orla entre o arroio do Dilúvio e a área privada do Estaleiro Só. Pelo croqui da figura 81, infere-se que a força da concepção estava enraizada no complexo habitacional, financeiro e hoteleiro, encarado como uma nova estrutura urbana voltada para o desfrute da paisagem do rio, independente do seu entorno imediato.

A idéia de transformar um canal de movimento – ligação do centro com a zona sul – em uma estrutura morfológica multifuncional, com densidade média e volumetria em altura, suscitaria dificuldades na compatibilização da animação urbana idealizada, tanto dos fluxos de veículos como de pedestres, com a proteção dos espaços públicos de convívio e contemplação do lago Guaíba.

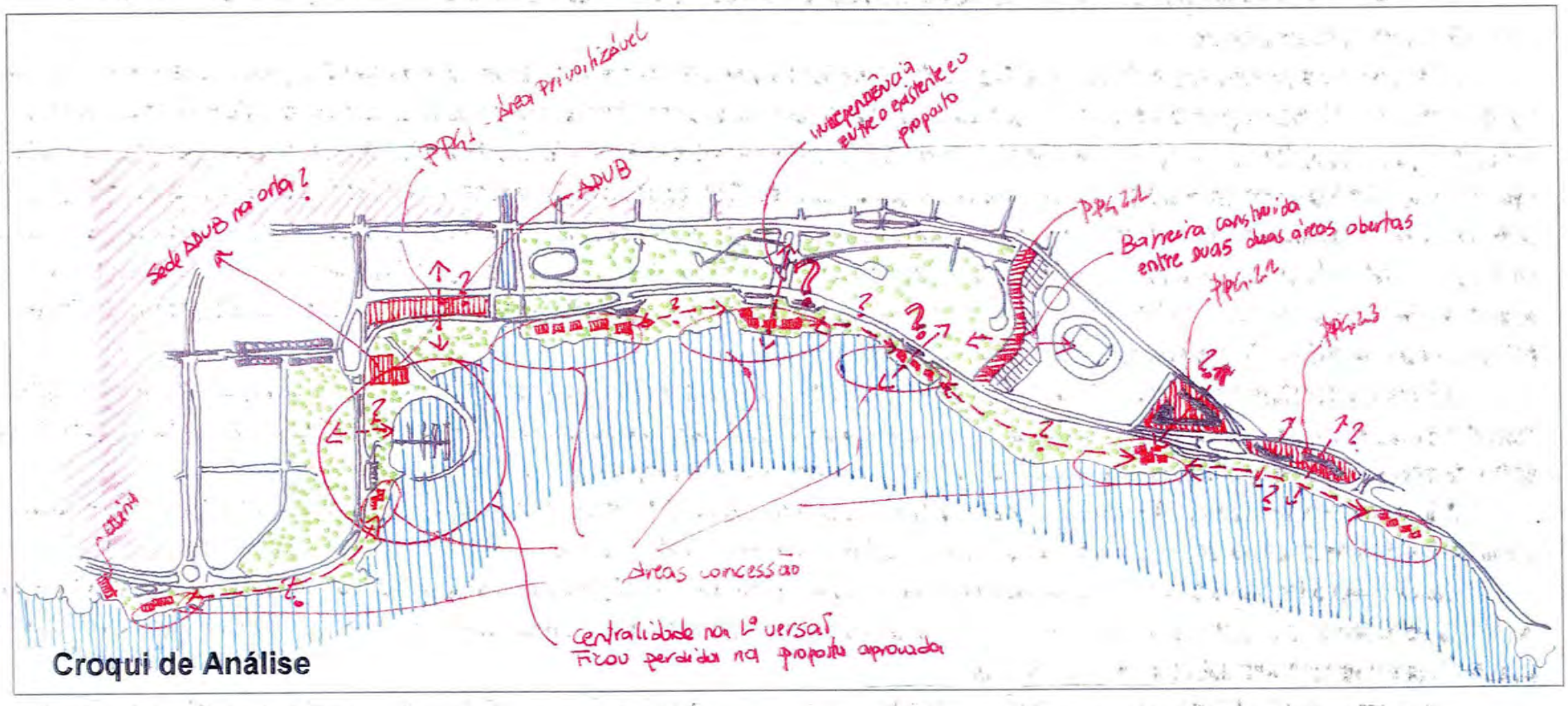
A idéia de ocupar áreas públicas com atividades privadas produziria, no detalhamento da proposta, dificuldades na definição de padrões equilibrados e adequados de uso público, privado e semi – público dos espaços idealizados.

Sem dúvida a tentativa de urbanizar o aterro Praia de Belas, a partir da estratégia de colonizar partes da avenida Beira-Rio, produziu um problema de sintaxe no projeto Praia do Guaíba: as partes que o compunham eram tão independentes que não guardavam relação entre si nem com o contexto urbano imediato (croqui de análise).

Em conseqüência a legibilidade do projeto resumia-se a partes independentes plugadas na Av. Beira-Rio, contrapondo, desta maneira, a versão conceitual de um todo urbanizado com capacidade de resgatar o Guaíba para o convívio do porto-alegrense.

Apesar das questões polêmicas existentes no projeto, cabe destacar que muitas das idéias por ele levantadas são atuais e poderiam ser implementadas de outra forma, como a criação de um pólo turístico com marina pública no local previsto na proposta, integrado ao anfiteatro Pôr-do-Sol, reforçando a atratividade deste lugar.

As parcerias entre poder público e iniciativa privada, destacadas na operacionalização do plano urbanístico em análise, são utilizadas com freqüência, desde que haja uma participação mais equilibrada entre as partes. Em síntese, a proposta apresentava grandes potencialidades em termos de idéias, porém a sua efetivação através de ocupações alheias às peculiaridades locais, resultou na sua inviabilização.



Croqui de Análise

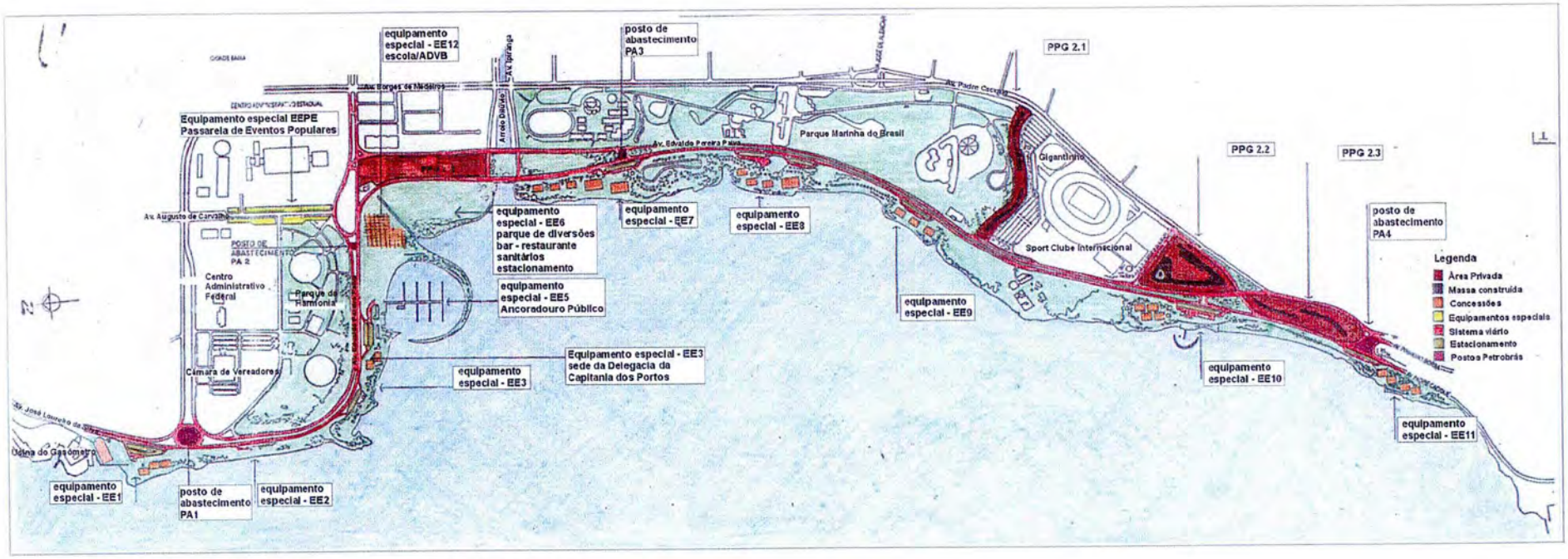


Figura 81 - Projeto Praia do Guaíba - mapa de zoneamento

Fonte: Lei Complementar 182 / setembro 1988

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

4.4. REVITALIZAÇÃO DA USINA DO GASÔMETRO COMO CENTRO CULTURAL/1991

Administração Municipal: Prefeito Tarso Genro

O prédio da Usina do Gasômetro foi inaugurado em 1928 com a função de Usina Municipal de energia elétrica. Ficou conhecido com esse nome pela proximidade física com a usina de geração de gás que funcionava nas suas imediações desde 1874.

A Usina do Gasômetro encerrou suas atividades no ano de 1974, tendo sido cogitada a sua demolição, primeiro em conseqüência da construção do dique de proteção contra as cheias e, na década de 80, para dar lugar ao traçado da 1º Perimetral prevista pelo Plano Diretor de 1979. Por força de reivindicações populares o prédio foi preservado.

No ano de 1983 o prédio é considerado Patrimônio Histórico e Cultural, tendo o Governo Municipal iniciado as obras de restauro no ano de 1988.

Em 1991, a destinação do prédio como Centro Cultural é modificada para Fábrica de Cultura.

Desde 1830, na ponta da península, junto à Praia do Arsenal, existia a denominada Praça da Harmonia, nas imediações da Usina do Gasômetro. Mesmo com a incorporação de novas áreas ganhas ao Guaíba pelos sucessivos aterros do início do século, o local do prédio da Usina do Gasômetro não teve a sua relação de continuídade com o lago alterada. As novas áreas formaram-se daquele ponto em direção ao sul. (figura 82)

No entanto, a sua relação com o entorno da cidade consolidada sofreu o impacto das duas intervenções urbanas citadas acima, que desarticularam-na: a construção do muro da Mauá e a execução da Av. Jõao Goulart, trecho da 1º Perimetral. O muro caracterizou um bloqueio

Figura 82 - Usina do Gasômetro - entorno
Fonte: Projeto Orla - Porto Alegre - SPM/2000 - PMPA

Figura 83 - Usina do Gasômetro - entorno
Fonte: Projeto Orla - Porto Alegre - SPM/2000 - PMPA

físico ao acesso direto do Guaíba e a avenida de grande fluxo é uma barreira de difícil transposição para os pedestres.

Para uma cidade que nasceu às margens do lago Guaíba, atribuindo o nome de Rua da Praia ao mais importante eixo comercial de estruturação da cidade no século passado, o somatório das duas barreiras significou o desligamento do núcleo histórico do contexto da orla.

A Usina e a chaminé, pela localização e pela escala de suas volumetrias, são os elementos de maior força simbólica da paisagem construída da cidade. Testemunhos de uma fase de industrialização e modernização nacional e regional, sinalizam o começo da história da estruturação metropolitana de Porto Alegre.

A revitalização do prédio reforçou as potencialidades de animação do lugar, em termos de cultura e lazer, revertendo, em certa medida, a barreira de transposição da Avenida João Goulart. No entanto, mesmo considerando que a Usina esteja exercendo a sua função de Fábrica de Cultura, continua sendo necessária uma intervenção urbanística que equacione ligações mais diretas dos pedestres à área.

A tipologia do prédio para a sua função primeira, geração de energia, exigia um fechamento para o exterior e abertura para o interior. Identificam-se na sua extremidade oeste um grande terraço que, em princípio, não se justificaria em uma usina. Ousa-se interpretá-lo como uma referência ao reconhecimento da força da paisagem natural, permitindo dali, a sua contemplação. Neste terraço está prevista a instalação de um restaurante, cujo projeto foi motivo de um concurso público na década de noventa, mas que ainda não foi aprovado. A sua implementação aumentaria a força atrativa do local.

Urge, além da implementação do projeto referenciado, a estruturação de um elo físico do prédio, no nível do lago, tratado urbanisticamente com força plástica compatível com o caráter do lugar.

Recentemente foi contratada a consultoria do arquiteto catalão Ramon Folch para o detalhamento do Projeto Global da Usina do Gasômetro, cuja idéia central é completar as atividades e usos do prédio, para que exerça, de forma mais efetiva, a função de um espaço da cultura urbana.

O projeto reequipa internamente o prédio da Usina com os recursos mais modernos, no entanto, não articula com o mesmo caráter de modernidade este espaço global de cultura com a convivência de seu entorno físico – a orla do Guaíba. A única referência, neste aspecto, é a localização, na parte posterior do prédio, de uma sala de exposições temporárias associada a uma cafeteria de onde se pode ver o Guaíba (figura 83).

5.5. PISTA DE EVENTOS/ 1993

Administração Municipal: Prefeito Tarso Genro
Secretaria do Planejamento Municipal
Secretaria Municipal de Cultura
Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Universidade Federal do Rio Grande do Sul – Faculdade de Arquitetura

Introdução

A demanda para a viabilização de um espaço urbano capaz de abrigar eventos culturais de grande escala, incluindo carnaval, paradas militares, cívicas, congressos, feiras e múltiplas manifestações artísticas e culturais, é antiga.

Dos projetos analisados até aqui, o trabalho da Prefeitura Municipal, coordenado pelo arq. Bruno Carlos Franke, em 1986, já havia proposto uma pista de eventos na área de aterro próxima ao Guaíba, entre o arroio Dilúvio e a curva da Av. Edvaldo Pereira Paiva, na direção da Av. Augusto de Carvalho. A passarela teria caráter permanente com possibilidade de receber outras atividades como comemorações, desfiles, congressos, seminários, etc.

Em 1987 (conforme a figura 81) no projeto Praia do Guaíba, foi proposta uma passarela de eventos na Av. Augusto de Carvalho, qualificada como Equipamento Especial. A Lei Complementar que regulamentou o projeto dispôs sobre a urbanização da orla do Guaíba e propôs, entre outros equipamentos públicos, a passarela de eventos na avenida citada.

A administração do Prefeito Tarso Genro incluiu em suas prioridades a definição de programa, local e anteprojeto para a implementação de um parque de eventos e cultura.

Primeiramente foi instituída uma comissão composta pela Prefeitura Municipal, através das Secretarias de Planejamento e da Cultura, entidades carnavalescas e da sociedade civil, além de representantes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Arq. Carlos Eduardo Comas e Arq. Rogério Malinsky, para uma discussão mais ampla sobre as reivindicações de todos os interessados em relação ao programa de necessidades do parque de eventos e cultura.

Num segundo tempo foi indicado um grupo executivo para desenvolver o trabalho, formado por representantes da SPM, da SMC, da SMAM, da EPATUR, da UFRGS, entre outros.

A escolha do local para a implantação do equipamento deveria atender ás exigências de boa acessibilidade, centralidade e contribuir para o embelezamento do espaço urbano valorizando visuais.

Foram estudadas alternativas de localização, indicando a Restinga, o Porto Seco, a Av. Augusto de Carvalho, a Av. Beira-Rio junto ao Parque Náutico do Esporte Clube Internacional, a Av. Edvaldo Pereira Paiva, junto à ADVB,o estacionamento do MAPA, a área da Rede Ferroviária Federal e o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

A alternativa do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho se consagrou como a mais adequada. Dois grupos de trabalho subseqüentes elaboraram propostas transformando a rua 3300, que divide as áreas Administrativas do referido parque, em ruas de lazer e eventos culturais, entre eles, o desfile carnavalesco.

Conceito

A pista de eventos, com a função de abrigar a realização do carnaval e outros desfiles cívicos e militares, foi conceituada de forma mais ampla como suporte material de múltiplas manifestações da cultura popular, adquirindo o caráter de equipamento permanente na estrutura da cidade e passando a chamar-se de "Parque Cultural".

Conceitualmente, a primeira proposta, lançada pelos representantes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, inseria a instalação do Parque Cultural junto ao Parque Maurício Sirotsky Sobrinho como um investimento capaz de reconstruir a identidade e a legibilidade do local na estrutura da cidade. Assim propunham, além da rua de lazer na rua 3300 existente, um sistema de avenida e vias locais reordenando espacialmente a área dos Centros Administrativos. Uma rua paralela à rua de eventos (rua 3300), com caráter de *boulevard*, acolheria novos prédios administrativos municipais. Os módulos das arquibancadas estariam situados dentro da área dos Centros Administrativos, voltados para a rua 3300 (figura 84).

A segunda proposta, desenvolvida pelo grupo executivo, restringiu-se a propor a transformação da rua 3300 em rua de lazer que, além dos tradicionais equipamentos de desfile, previa um centro de congressos, um núcleo de gastronomia, uma produtora de artes e oficinas, além da infra-estrutura de sanitários, primeiros socorros, etc. Neste caso, os módulos de arquibancadas estariam situados em uma faixa, paralela à rua 3300, dentro dos limites do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho (figura 85).

Localização

"...Sob o ponto de vista histórico, a área 1 apresenta-se como uma conquista estabelecida paulatinamente pela sucessão de projetos urbanísticos que trataram as margens do Guaíba. O projeto de maior significação e que apontou a conformação assumida pelo que hoje é o Parque Maurício sirotsky Sobrinho foi elaborado pelo engenheiro Paiva, o que determina necessariamente tanto em aspectos meramente projetuais, como da consecução do aterro propriamente dito, uma historicidade própria,.." [35]

O parque cultural estruturado em uma pista de desfiles situada ao longo da via projetada de acesso ao Parque Maurício Sirotsky, via 3300, que une a Av. Edvaldo Pereira Paiva à Av. Augusto de Carvalho, confronta-se, ao norte, com a área do Centro Administrativo Municipal e Federal e ao sul ,com o próprio parque.

Trata-se de uma área de grande acessibilidade. Durante a semana é usada pela população que demanda os serviços públicos Municipais e Federais e nos fins – de – semana, como opção de lazer oferecida pelo Parque Maurício Sirotsky Sobrinho e pela Usina do Gasômetro.

Esta área, remanescente do aterro Praia de Belas, encontra-se subutilizada, uma vez que o plano urbanístico elaborado para o Centro Administrativo – conforme Lei Municipal n° 79/83 – ainda não foi completado. Na parcela destinada ao Município, havia a previsão, além da Câmara de Vereadores existente, de Praça Cívica, Teatro Municipal e área de estacionamentos. Na parcela correspondente à União existem somente o Ministério da Fazenda e da Agricultura, o SERPRO, o IBGE e o Tribunal da Justiça.

Funcionalidade

A primeira proposta utiliza a própria rua existente no local como cenário para os desfiles e apresentações artísticas e interfere, urbanisticamente, nas áreas subutilizadas dos Centros Administrativos Municipal e Federal. (figura 84)

A proposta do grupo executivo cria uma via projetada dentro dos limites do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, paralela à rua 3300, para receber os desfiles e transforma a via local existente em uma rua de lazer com possibilidades de atender, permanentemente, à demanda do parque e dos prédios públicos existentes em termos de gastronomia (figura 85).

No que diz respeito ao funcionamento da pista de desfiles do parque cultural, a dinâmica dos fluxo de ambas as propostas é diferente. Na primeira proposta, o desfile iniciaria pela Av. Augusto de Carvalho e finalizaria em uma praça seca, espaço articulador das duas linearidades – a rua 3300 transformada em rua de lazer e, a nova avenida *boulevard* das área administrativas – a partir da qual dispersar- se- ia.

[35] Pista de Eventos. P. M. P.A./S.P.M./ Relatório do grupo Executivo/ junho 1993.- pág.31

O sistema da avenida e ruas locais proposto, nas áreas sub-utilizadas dos Centros Administrativos, ancorado no sistema viário principal – 1º Perimetral e Av. Loureiro da Silva – possibilitaria uma drenagem calibrada do fluxo dos usuários da rua de lazer/ pista de eventos. A proposta prevê oito módulos de arquibancadas e pavilhões, dispostos dentro da área dos Centros Administrativos, voltadas para o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

Na proposta do grupo executivo, o acesso principal do desfile dar-se-ia pela 1º Perimetral. A área de concentração das escolas, situada contígua à Câmara de Vereadores e adjacente à rótula da Av. Edvaldo Pereira Paiva, organizaria e conduziria os grupos carnavalescos para o início da pista, onde desenvolver-se-ia o pré-desfile, na direção da Av. Augusto de Carvalho. Paralelos, à pista do desfile, estão previstos quatro módulos de arquibancadas, onde estariam associados os usos complementares em termos de gastronomia e infra-estrutura, voltados para a rua 3300.

"...Os usuários do Centro Administrativo são clientes naturais dos serviços proporcionados pelo Centro de Congressos e Núcleo de Gastronomia, os restaurantes devem constituir atrativo para os freqüentadores do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho." [36]

Nos últimos 50m o espaço da pista, com largura de 13m, dilata-se, permitindo a dispersão, já nas imediações da Av. Augusto de Carvalho.

As arquibancadas voltadas para o sul em ambas as propostas, preenchem o requisito locacional de valorização das visuais, proporcionando a contemplação de uma paisagem de beleza singular, sem a incidência direta dos raios solares.

As condições excepcionais de acessibilidade urbana da área, na escala da cidade, possibilitam, em ambas as propostas, um fluxo contínuo do desfile, sem congestionar o sistema viário de entorno.

Cabe a ressalva de que, em ambas as proposições, falta a formalização de uma ligação da rua de lazer/ pista de eventos, com a área de orla próxima, superando a barreira do dique da Av. Edvaldo Pereira Paiva e cristalizando efetivamente uma ligação direta entre o Parque Cultural e o Parque Maurício S. Sobrinho, com o lago Guaíba.

Avaliação

Das propostas da década de 80 para viabilizar a criação de uma pista de eventos, o local selecionado pelas propostas em análise é o mais conveniente, primeiro, pelas condições de acessibilidade que oportunizam a realização de desfiles ou espetáculos culturais sem interferência direta nos fluxos da cidade e, segundo, pelo aumento da atratividade e eficiência econômica desta parte da cidade.

Além dos aspectos locacionais citados, as propostas ampliam o conceito de pista de eventos, idealizando um programa multifuncional de

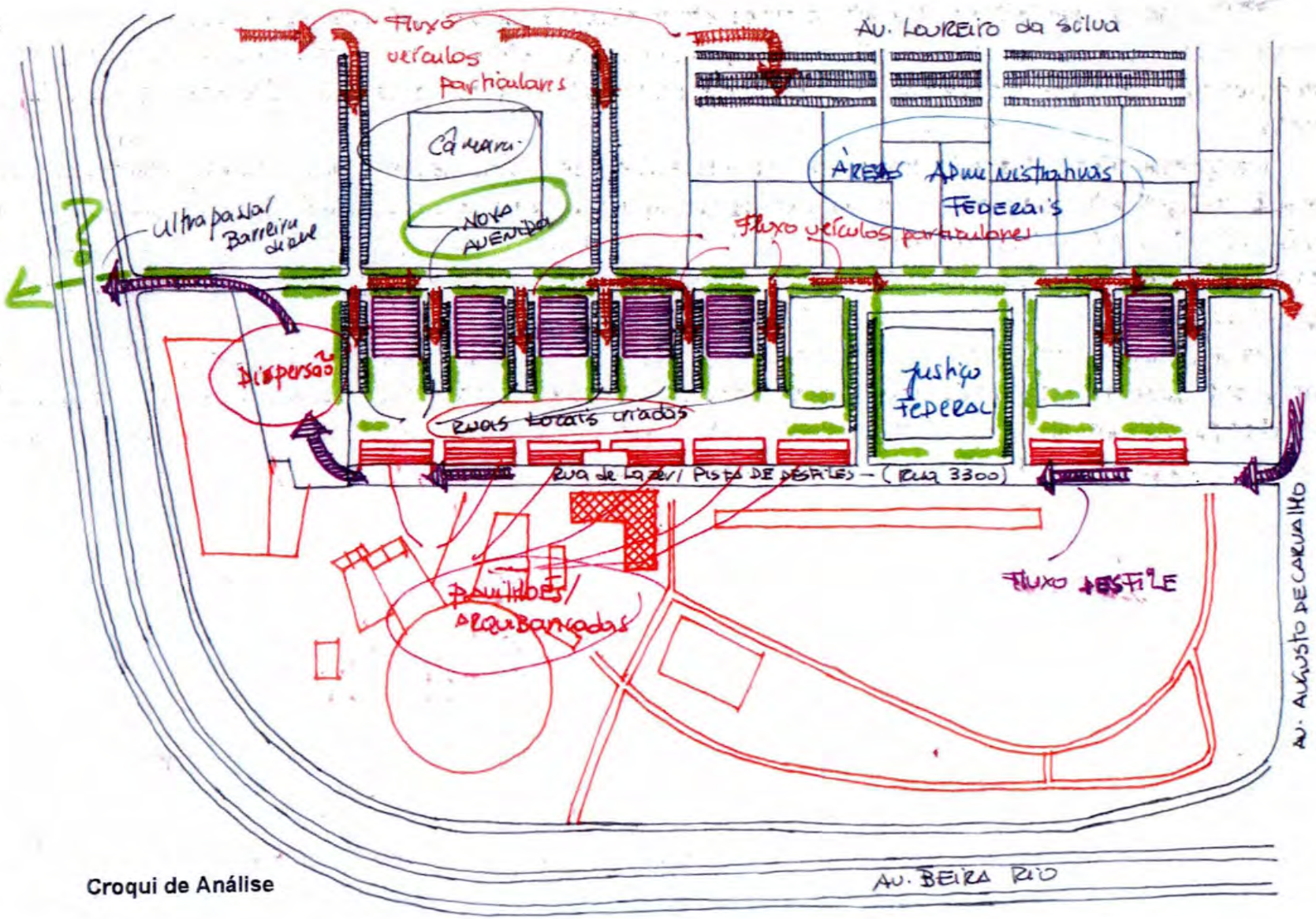
[36] PAIVA, Edvaldo Pereira, Expediente urbano de Porto Alegre. pág. 5

animação permanente, agregado a um conjunto de espaços abertos e fechados, cerzindo a dicotomia existente entre as áreas, ainda sem destinação, do Centro Administrativo Municipal e Federal com a área do Parque Maurício Sirotsky.

Tanto o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, como os prédios públicos ali existentes, clamam por uma estrutura secundária que disponha e ordene novos usos compatibilizados com os já instalados, potencializando a eficiência urbana desta parte da cidade, assim como as ligações com o entorno urbano da Volta do Gasômetro e da orla do Guaíba. A primeira proposta responde de forma adequada e abrangente a esta questão.

Desta forma, as propostas analisadas, uma de caráter mais abrangente e outra mais pontual, postulam-se como intervenções urbanísticas que atribuem legibilidade a um espaço urbano anômico, enriquecendo o programa de uso de sua área. A primeira proposta finaliza a ocupação das áreas dos Centros Administrativos, articulando-as à cidade e ao novo contexto do parque cultural. A segunda, agrega ao parque existente uma rua de eventos culturais e artísticos, de caráter permanente, da qual também se beneficiaria a área administrativa, principalmente como opção para alimentação.

As propostas continuam atuais. Para sua implementação, seria necessário uma readaptação do programa de necessidades vigente no Parque, coadunada com o programa da rua de eventos. Seria oportuno, considerando a construção da segunda pista da Av. Edvaldo Pereira Paiva no nível do parque, consagrar ligações diretas, tanto da sua área como da rua de lazer/ pista de eventos com a orla do Guaíba. É fundamental que o reforço da centralidade deste lugar tenha reflexos diretos no espaço da orla.



Croqui de Análise

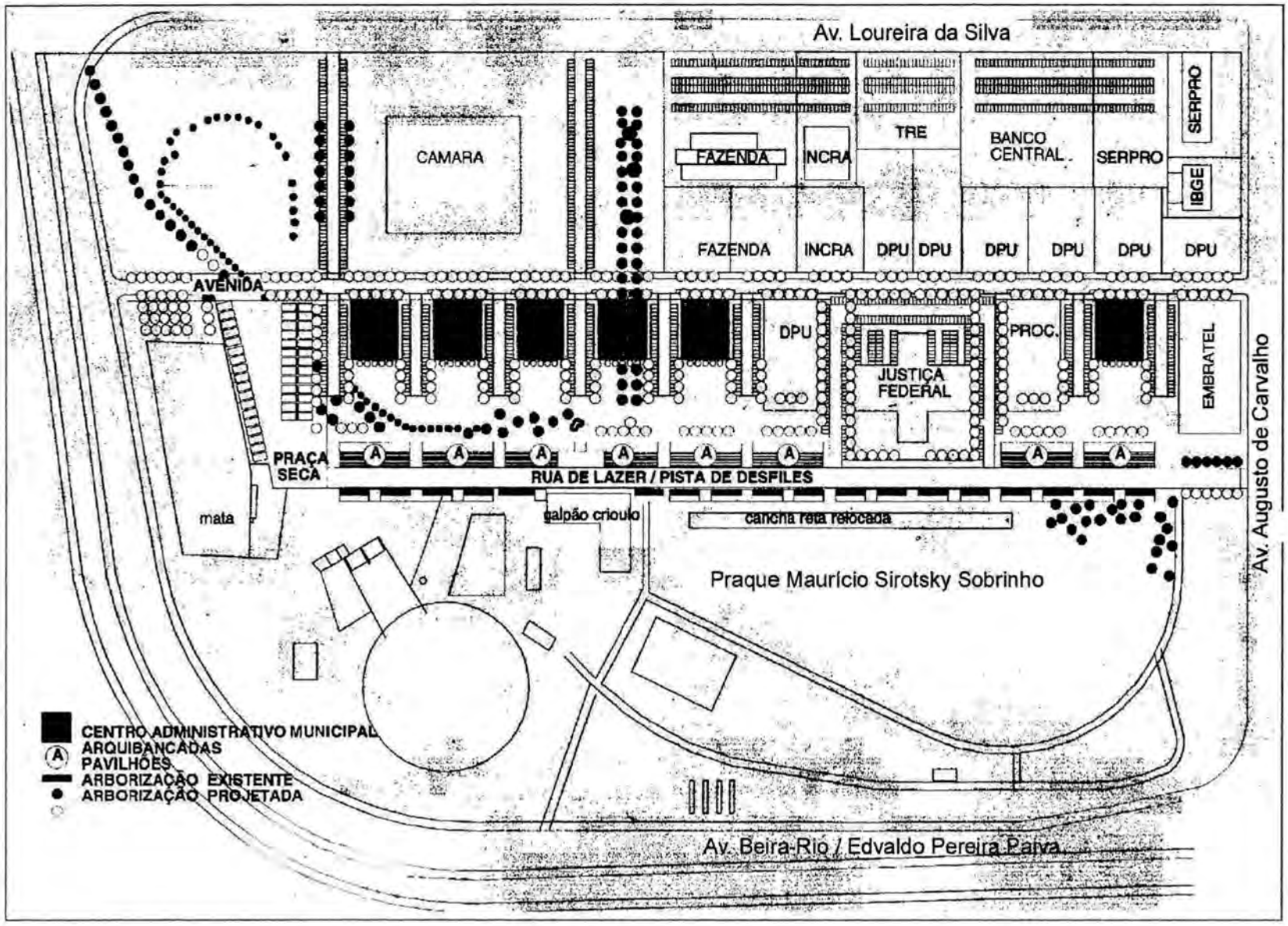


Figura 84 - Pista de Eventos - Primeira Proposta

Fonte: Arq. Carlos Eduardo Comas

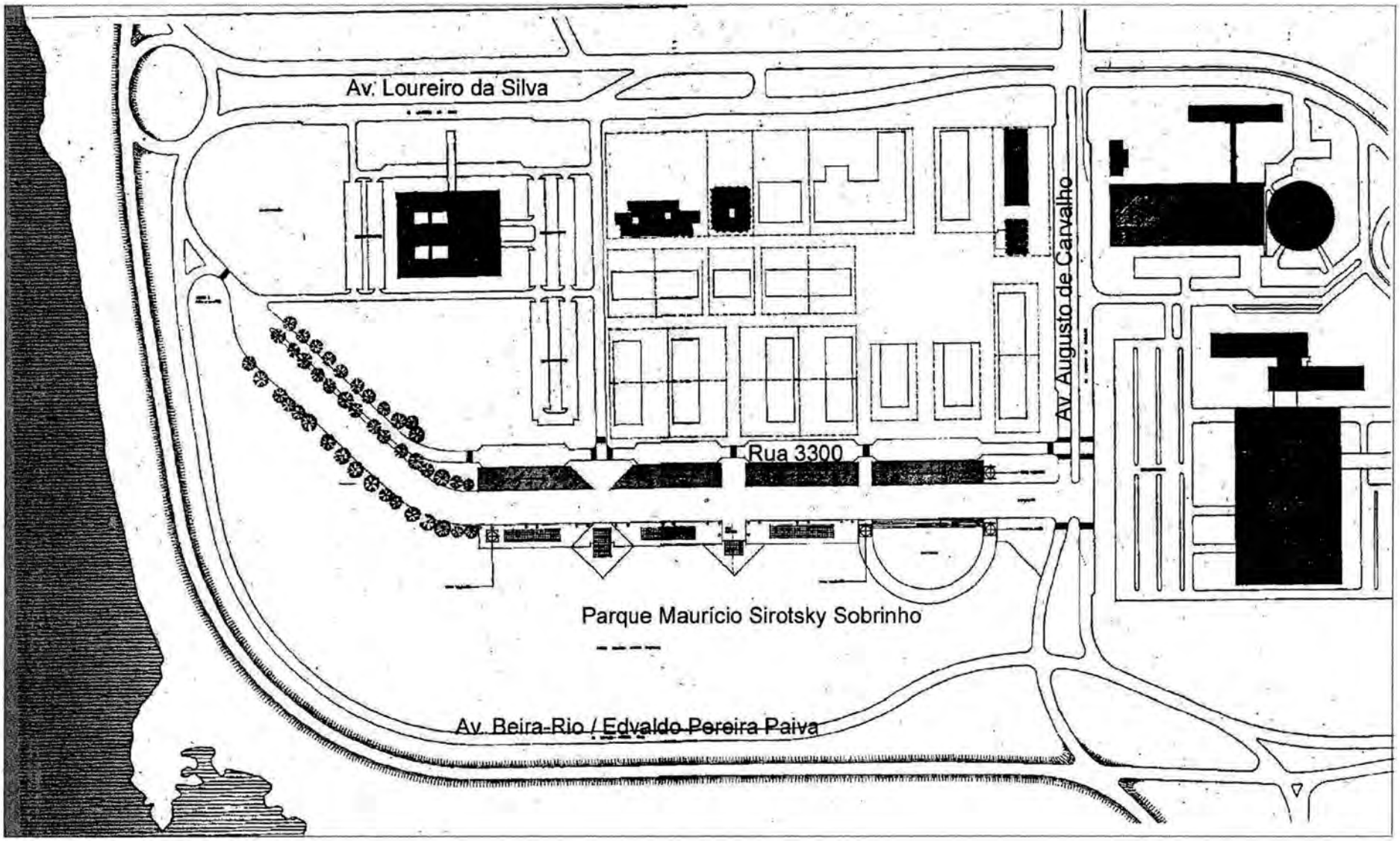
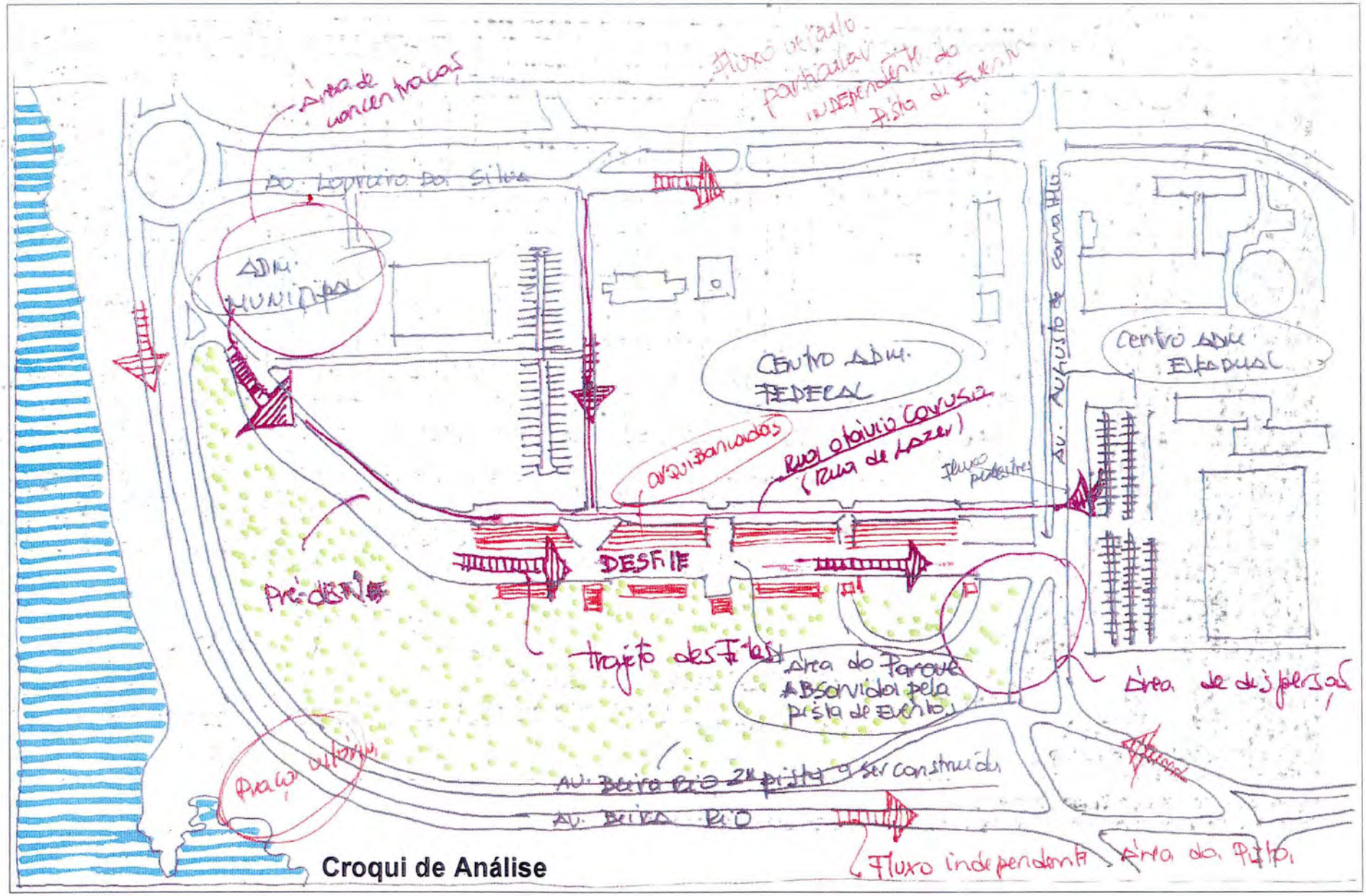


Figura 85 - Proposta do Grupo Executivo
Fonte: Secretaria de Planejamento Municipal/Relatório do Grupo Executivo - 1993 PMPA



Croqui de Análise

4.6. PARQUE MAURÍCIO SIROTSKY SOBRINHO/ ESTUDO DE REVITALIZAÇÃO/ 1999

Administração Municipal: Prefeito Raul Pont

Introdução

A área do chamado Parque Maurício Sirotsky Sobrinho é remanescente do aterro Praia de Belas. A Lei n° 3413 de 1970 aprovou e disciplinou um novo uso para a área do aterro. Foram criados os Parques Marinha do Brasil, entre a Av. Borges de Medeiros e o Lago Guaíba, desde o Estádio do Internacional até a Av. Ipiranga e o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, desde o arroio do Dilúvio até a Usina do Gasômetro.

Com a construção da Av. Beira-Rio, o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho ficou dividido em duas partes, uma vinculada à orla do Guaíba e outra interna, limitada pelas Avenidas Edvaldo Pereira Paiva, Augusto de Carvalho e a via projetada, chamada de 3300, no seu limite norte, que separa a área do Parque das áreas Administrativas Municipal e Federal.

Apesar da destinação de parque ter acontecido no ano de 1970, somente em 1982 o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho foi efetivamente inaugurado, atendendo solicitações de segmentos nativistas que ambicionavam um lugar para sediar as comemorações da Semana Farroupilha.

Sua regulamentação como Parque Maurício Sobrinho ocorreu somente em 1989, através da Lei n° 6450. O Parque não teve um projeto formal.

Sua área de orla era destinada a equipamentos de esporte e recreação havendo a previsão de uma marina pública, uma pista de corrida, canchas de futebol sete e de futebol padrão. Nunca houve um plano de urbanização que organizasse estas atividades na sua área de orla. A conformação da marina, idealizada pela SMAM, foi iniciada. Porém, até hoje, não chegou a viabilizar-se.

Sendo assim, enquanto a ocupação do Parque Marinha deu-se a partir de um projeto escolhido por concurso público, a ocupação do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho sempre se caracterizou pela improvisação. Como conseqüência, com exceção da semana Farroupilha, quando a área serve de acampamento e atrai grande público, apresenta-se como um descampado verde pontuado por grupos de árvores sem uma vocação definida.

A orla do parque, pela proximidade com a Usina do Gasômetro, é intensamente vivenciada, porém ressente-se de uma organização urbanística.

Funcionalidade

Em termos de funcionalidade, o parque apresenta-se deficiente pelo somatório de indefinições espaciais que se superpõem nele, tanto no que diz respeito aos acessos viários, como em relação a um programa de usos de maior atratividade.

O isolamento físico entre as duas partes do parque, com a construção da Av. Edvaldo Pereira Paiva/ Av. Beira - Rio dificulta sua vinculação com a orla, tanto pelo desnível de 3 metros como pelo movimento de veículos na avenida.

As características do seu entorno, também são responsáveis pelo pouco uso da área, cercada de prédios essencialmente administrativos, que geram pouca movimentação. Outro aspecto responsável pelo isolamento da área interna do parque é a falta de conexões de um sistema viário legível que faça a interligação da porção interna não só com o contexto da 1º Perimetral e da Av. Loureiro da Silva, mas também com o denso contexto urbano da ponta da Península, ou seja com a Rua Washington Luís.

Outra desconexão inaceitável é a falta de percursos de pedestres fisicamente definidos, ultrapassando a Av. Beira-rio através de passarela na direção da Usina do Gasômetro, em continuidade ao eixo organizador da distribuição atual de atividades do Parque (figura 86 e croqui de análise).

Estas ligações, através de passarelas, possibilitariam a articulação das duas porções do parque e seriam o primeiro passo para uma revitalização do todo.

O segundo passo seria aumentar a atratividade do parque, fazendo algumas alterações de atividades, como foi analisado no item anterior.

Recentemente a SMAM pôs em prática um estudo de revitalização da área do Parque, na tentativa de enriquecer seu programa e reorganizar os seus espaços, otimizando os traçados existentes e criando novas conexões, com uma conotação temática da cultura e folclore gaúcho. (figura 86)

A proposta divide o parque em duas partes: a "Fazendinha" e a Área de Eventos. A primeira parte já existe desde a fundação. Reproduz a paisagem e as atividades típicas das lides campeiras, tendo a acessibilidade reorganizada em função da implantação do prédio administrativo do parque.

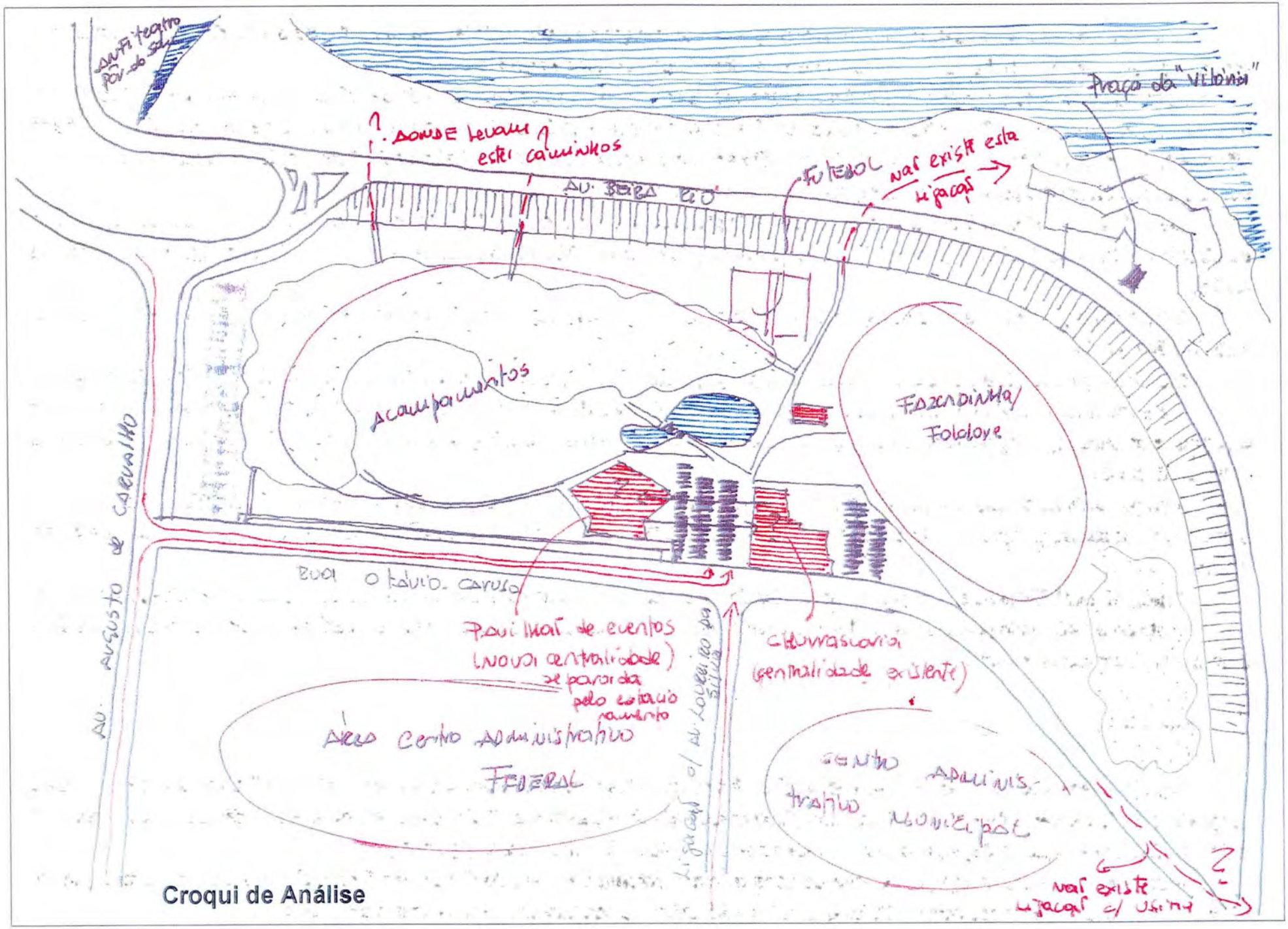
A área de eventos fica reservada para as atividades de maior concentração de pessoas: feiras rurais, bailes, acampamentos ,entre outros.

Nesta área está sendo previsto um pavilhão de eventos de uso múltiplo, já em execução, que reforçará a centralidade do lugar associada à tradicional churrascaria existente.

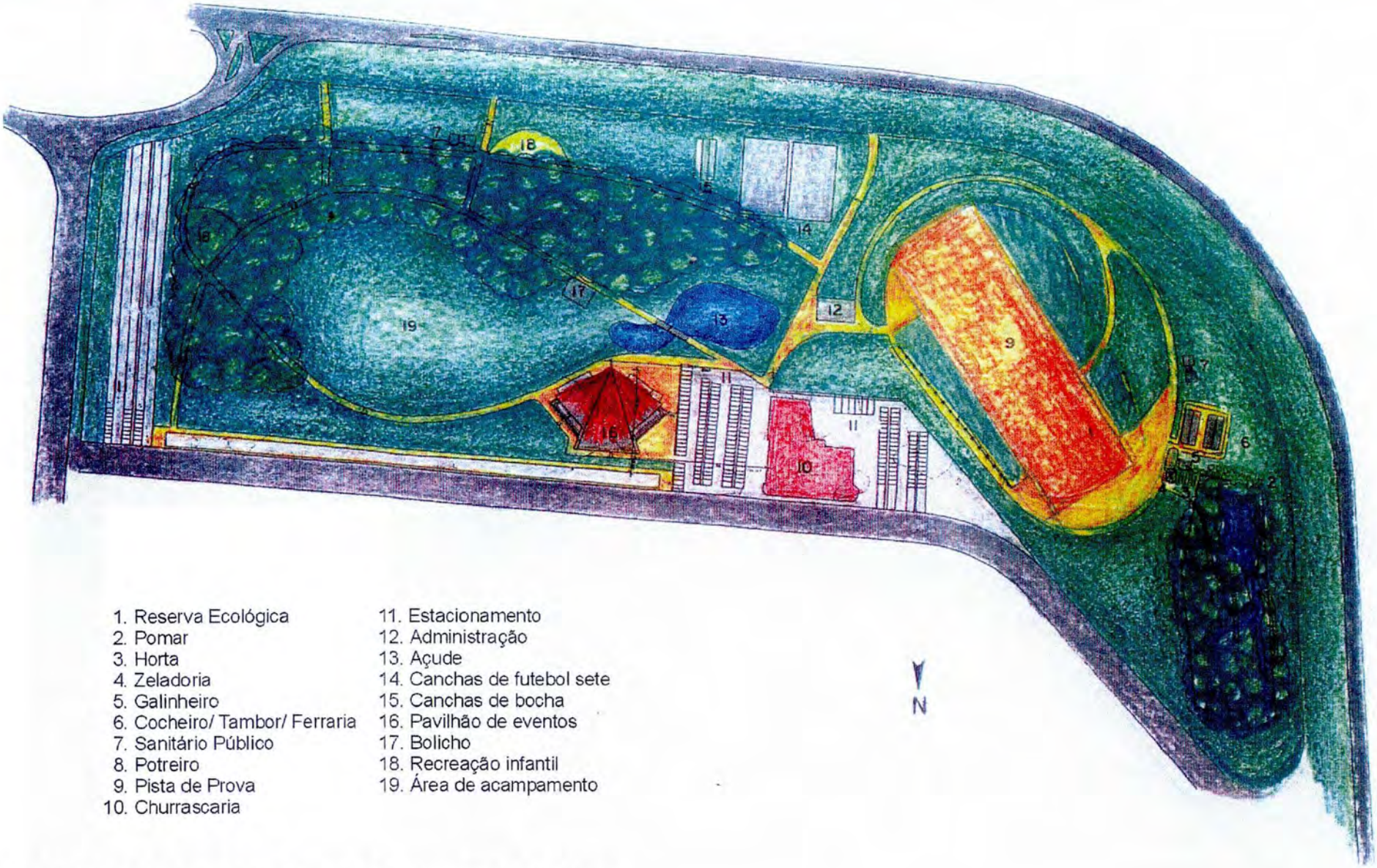
Avaliação

O projeto de revitalização insinua mas não propõe elos consistentes com o contexto. A idéia de revitalização fica restrita ao contorno da porção interna do Parque. Sabe-se que a SMAM tem plena consciência da urgência das citadas conexões, mas, em função de custos financeiros e de dificuldades de implementação, não assume este aspecto no estudo de revitalização. (figura 86)

A concretização de uma ligação explícita do parque com o entorno da Usina do Gasômetro é condição fundamental para dinamizar efetivamente o uso deste espaço com o público que utiliza a Av. Beira-Rio nos fins-de-semana como rua de lazer.



Croqui de Análise



1. Reserva Ecológica
2. Pomar
3. Horta
4. Zeladoria
5. Galinheiro
6. Cocheiro/ Tambor/ Ferraria
7. Sanitário Público
8. Potreiro
9. Pista de Prova
10. Churrascaria
11. Estacionamento
12. Administração
13. Açude
14. Canchas de futebol sete
15. Canchas de bocha
16. Pavilhão de eventos
17. Bolicho
18. Recreação infantil
19. Área de acampamento

Figura 86 - Revitalização do Parque maurício Sirotsky Sobrinho
Fonte: SMAM/ PMPA/ 2000

Quanto a implantação do novo pavilhão de eventos, cabe sublinhar que a localização de uma área de estacionamentos no acesso principal do parque, entre este prédio e a tradicional churrascaria já existente, poderá fragilizar a potencialidade de interação de público dos equipamentos referenciados.

4.7. PROJETO DE REVITALIZAÇÃO AMBIENTAL E CONSTRUÇÃO DO ANFITEATRO PARA A CIDADE DE PORTO ALEGRE - ANFITEATRO POR-DO-SOL/ 1999

Administração Municipal: Prefeito Raul Pont

Parceria entre a Prefeitura Municipal/ SMAM/ Bradesco Seguros/ Zero Hora/ Fundação Roberto Marinho

Arq. Glauco Campello – projeto arquitetônico

SMAM/ PMPA - paisagismo

Introdução

A área de aterro situada na inflexão da Av. Edvaldo Pereira Paiva na direção sul, imediações do arroio Dilúvio, apesar de na década de 70 ter sido destinada para parque, não tinha função urbanística compatível com suas potencialidades. Servia de Central de Entulhos desde 1988, justificada oficialmente como local de aterro de lixo do DMLU.

Ocorre que houve uma denúncia ao Ministério Público sobre esta destinação. O DMLU foi acionado e viu-se obrigado a dar uma função à área.

A SMAM sugeriu para o local uma concha acústica com capacidade para aproximadamente 50.000 pessoas. Assim, o DMLU ficou responsável pela modelagem do terreno e a SMAM pelo projeto de um palco que pudesse funcionar, inicialmente, como um anfiteatro. A construção da concha acústica foi postergada em função de custos.

Em 1993, a SMAM iniciou os projetos paisagístico arquitetônico do palco da concha acústica.

Os projetos foram engavetados até 1998 quando o jornalista Lauro Schirmer demonstrou interesse pela idéia, levando-a ao conhecimento da Fundação Maurício Sirotsky Sobrinho. Posteriormente a proposta de anfiteatro na beira do Guaíba foi levada à Fundação Roberto Marinho, que abraçou o projeto, modificando parcialmente o seu conceito.

Conceito

O conceito inicial da SMAM era o de uma concha acústica ao ar livre associada a um projeto paisagístico que promovesse a revitalização ambiental do lugar.

Com a parceria da Fundação Roberto Marinho, a idéia da concha acústica evoluiu para um anfiteatro com infra-estrutura permanente de palco, som mecânico, camarins e suporte para iluminação, com capacidade prevista para 50.000 pessoas. Deveria valorizar os aspectos naturais do sítio, integrando-se com a natureza local e com o espetáculo da paisagem.

Funcionalidade

Do total de 55.000m² de área de aterro o projeto do anfiteatro ocupou aproximadamente 35.000m².

Localizado junto à foz do arroio Dilúvio, no início da Av. Ipiranga, o Anfiteatro Pôr-do-Sol possui uma posição estratégica em relação à orla, livre de qualquer barreira física que possa interromper o desfrute da paisagem do Guaíba(figura 87).

Além disto, o lugar tem proximidade locais consagrados de concentração de público: área esportiva e de orla do Parque Marinha do Brasil, também utilizada para a prática de esportes; o Shopping Praia de Belas; a Fábrica de Cultura da Usina do Gasômetro, o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho e a própria contigüidade com o centro da cidade.

Além da conjunção das centralidades referidas, a área é servida pelo sistema viário principal, composto pela Av. Ipiranga, acesso da Zona Leste da cidade; pela Av. Edvaldo Pereira Paiva, ligação da Zona Norte e da área central; e com a Zona Sul, pela Av. Borges de Medeiros.

Sendo um lugar de reconhecida acessibilidade viária na estrutura urbana da cidade, o seu entorno urbano imediato, está atraindo novas ocupações. No lote de esquina da Av. Ipiranga com a Av. Borges de Medeiros está em obras um grande centro de serviços destinado a escritórios, lojas e flats.

Também está sendo cogitada a implantação do Memorial Luiz Carlos Prestes nas imediações, especificamente entre a segunda pista

Figura 87 - Anfiteatro Pôr-do-Sol
Fonte: Orla - Porto Alegre - SPM/ PMPA/ 2000

Figura 88 - Anfiteatro Pôr-do-Sol
Fonte: Zero Hora - fevereiro 2000

projetada da Av. Edvaldo Pereira Paiva e o lote de esquina citado no parágrafo anterior, reforçando a atratividade deste local no contexto da cidade.

Em relação ao programa de atividades idealizado, a inclusão do som mecânico no anfiteatro abriu o leque de utilização do equipamento, tanto nos tipos de espetáculos como no atendimento da demanda das diversas faixas etárias.

É um equipamento de lazer passivo e contemplativo dimensionado para um público de aproximadamente 40.000 pessoas.

O ponto focal do projeto deste espaço aberto é o próprio palco, fixado no eixo de um círculo de 48 metros de diâmetro, deslocado de seu centro geométrico, no sentido sul-norte, conforme figura 90. O limite do primeiro círculo demarca um tipo de área de acumulação de público bem próxima ao palco. Deste círculo nasce um talude de grama concêntrico ao mesmo, com raio de 82 metros, alcançando a cota 5.51m e configurando um outro tipo de concentração de público, mais afastado e com a condição de sentar-se ou deitar-se para assistir aos espetáculos.

Nas duas situações mencionadas, a platéia fica voltada para o sul, podendo assistir aos espetáculos sem a interferência direta dos raios solares. O projeto não estabelece, propositadamente, um acesso único de público. Ao contrário, a intenção é que as pessoas cheguem ao anfiteatro de todas as direções. No entanto, a estrutura das redes de acesso ao lugar apontam para a predominância dos fluxos a partir da Av. Edvaldo Pereira Paiva, sentido centro-bairro.

A própria localização do projeto em análise, plugado apenas na sua face leste à Av. Edvaldo Pereira Paiva e com seus outros três limites vinculados à água, reforça como acessibilidade preferencial a referida avenida.

Chama a atenção que, para um público de 50.000 pessoas, a área de estacionamento comporte apenas aproximadamente 250 veículos. O funcionamento do anfiteatro dependerá de outras áreas de estacionamento próximas do local.

Apesar da intenção de propiciar chegada e saída de público em todas as direções, a leitura dos caminhos e ligações internas na área de influência do anfiteatro não são suficientemente claras, principalmente na relação com o passeio da Av. Edvaldo Pereira Paiva. Sente-se falta de uma marcação do acesso à área do anfiteatro. Os elementos de mobiliário urbano existentes não estão associados à estrutura urbanística de entorno e não são suficientes nem para sinalizar nem para referenciar o lugar. Falta um espaço de transição entre o passeio da Avenida Edvaldo Pereira Paiva e o caminho circular que distribui o público no anfiteatro.

Da mesma forma, a presença do lago Guaíba como pano de fundo da área não é referenciada com adequação, uma vez que não existe a preocupação de desenhar o contorno da margem ou criar alguns espaços que marcassem a aproximação do lago, proporcionada pela revitalização da área com a implantação deste equipamento cultural.

O projeto paisagístico não cria ligações de pedestres, que poderiam se dar talvez, através de passarelas que permitissem caminhar na margem do lago, tanto na direção da Usina do Gasômetro como do Parque Marinha do Brasil(croqui de análise).

Morfologia

O projeto paisagístico trata o entorno do talude de grama com massas vegetais de médio porte no contorno das margens, usando espécies nativas características da margem do Guaíba: os ingás, os salseiros, as corticeiras, e introduz, nos ambientes definidos pelos caminhos de pedestres, árvores floríferas que darão um novo colorido à paisagem de orla (figura 89).

Opta pelo tratamento do piso em saibro das áreas de circulação de pedestres, do estacionamento e da área de concentração de público em frente ao palco. O único acesso com pavimento de paralelepípedos é o de manutenção do palco.

Quanto às massas construídas, o palco nasce solto do chão, significando simbolicamente o pousar no lugar sem criar raízes.

É formado por uma caixa de concreto parcialmente enterrada, que acolhe dois camarins, depósitos e salas de apoio, e uma estrutura metálica – dois grandes arcos e as coxias do palco. Os arcos tem a função de suspender a grande caixa que receberá os urdimentos do palco.

A idéia era não interromper as visuais e harmonizar-se, dentro do possível, com a idéia de um anfiteatro aberto. A exigência de som mecânico resultou em um volume impactante na paisagem.

A relação da massa construída com a área aberta, cerca de 55.000m², é adequada. No entanto, a necessidade de altura do urdimento – 18metros – delimitou um volume que, contraposto com a solução da platéia inserida na modelagem do terreno, transformou-se em elemento fora

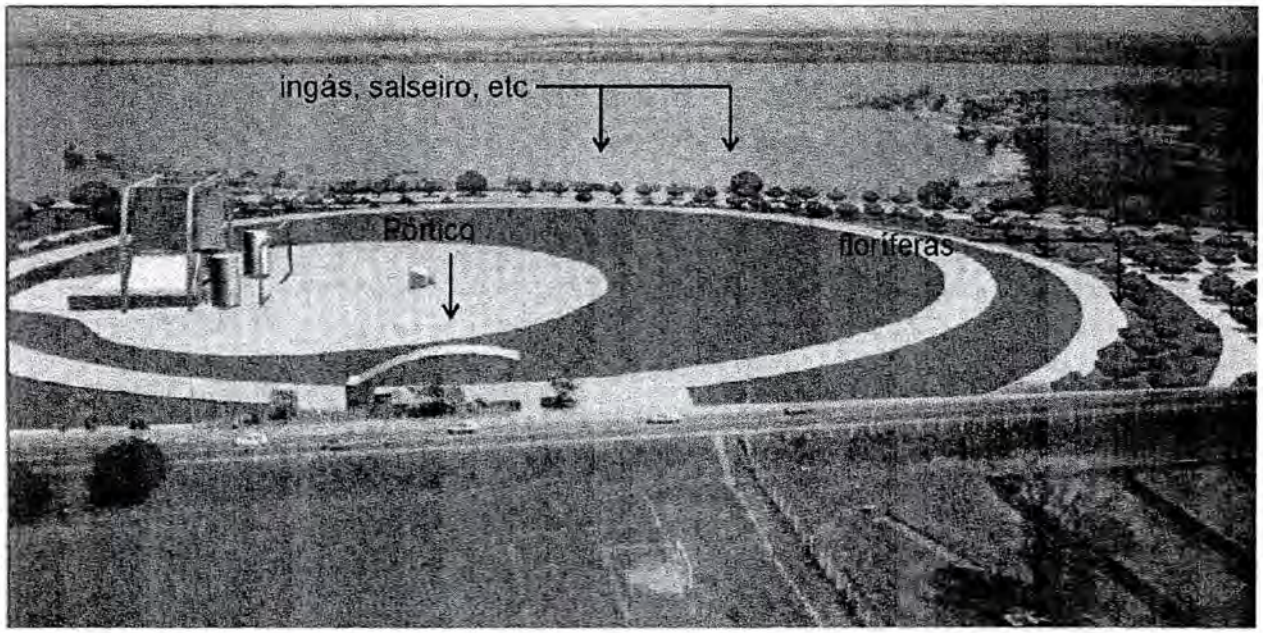


Figura 89 - AnfiteatroPôr-do-Sol
Fonte: Folder de divulgação

da escala do espaço global planejado. Como a cota do terreno é muito baixa, não havia recomendação de grandes escavações que permitissem enterrar parte significativa do volume do palco (figura 88).

A relação do tratamento paisagístico dado à área de entorno e ao palco, com as características já citadas é contrastante, uma vez que um palco com alta tecnologia dispõe de um local de platéia despojado – um talude de grama – sem condições de conforto adequado. Este aspecto será um limitador quando os espetáculos forem dirigidos a uma faixa etária mais avançada e que requeira um certo conforto para assistir espetáculos ao ar livre.

Avaliação

O projeto paisagístico tem o mérito de ser cuidadoso em relação à recuperação das espécies nativas e na proposição de espécies que darão cor à paisagem; modela suavemente o terreno, criando um talude natural para assistir aos espetáculos, com a preocupação de que a implantação do equipamento se efetive sem grandes obras.

No entanto, para reverter o abandono dos espaços de orla, e dar-lhes legibilidade, a transição entre o contexto da cidade e a orla deveria ter uma marcação urbanística consistente. Assim, a transição entre o espaço de circulação de pedestres da avenida e o anfiteatro, assim como a margem do Guaíba, exigiriam um desenho destes espaços públicos que conferissem uma imageabilidade ao lugar no contexto da cidade, compatível com o valor de sua paisagem.

Através do material de divulgação do projeto, conforme figura 89, verifica-se que na primeira versão havia a proposição de uma esplanada no nível do piso do passeio que, além de marcar a chegada a um espaço diferenciado, distribuía as circulações. Associada à esplanada havia um pórtico, elemento arquitetônico que reforçava urbanisticamente o local.

Outro aspecto a destacar é que, como em outros projetos já analisados, a intervenção paisagística de revitalização limita-se, exclusivamente, a área de implantação. Não existem dilatações, conexões, integrações indutoras da revitalização, no sentido norte e no sentido sul, junto às margens do Lago Guaíba.

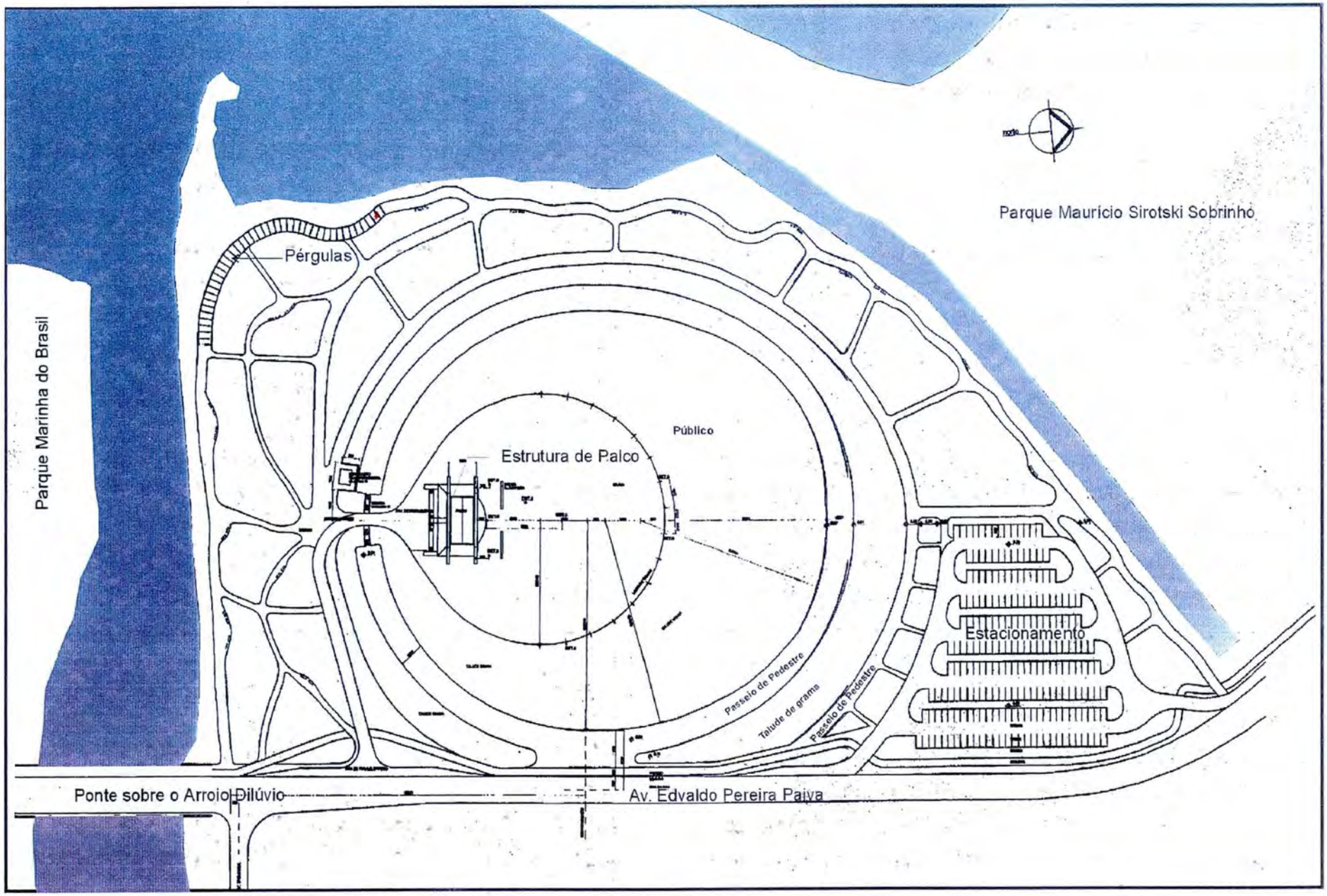


Figura 90 - Anfiteatro Pôr-do-Sol - Implantação Geral 1999
Fundação Roberto Marinho; SMAM - PMPA
Fonte: Escritório dos Arquitetos Júlio Ramos Collares e Dalton Bernardes

4.8. PROJETO PRAÇA VITÓRIA/ 2000

Administração Municipal: Prefeito Raul Pont

Arq. Jefferson Lanes/ Arq. Fernanda Zucolotto

Introdução

Partiu do Atelier de Vasco Prado a idealização de uma escultura que se identificasse com a cidade de Porto Alegre e fosse implantada ao lado da Usina do Gasômetro, local simbolicamente relacionado com a fundação da cidade. Vasco Prado havia denominado a escultura de Vitória.

Com a colaboração da SMAM, o conjunto foi deslocado para a curva da Av. Edvaldo Pereira Paiva, ponto em que esta avenida inflete para o sentido oeste-leste e onde o contorno do aterro Praia de Belas desenha um pequeno promontório.

A argumentação da SMAM, com muita propriedade, foi a de que o prédio da Usina, consagrado na paisagem pelo seu caráter escultórico, competiria com a estátua. A escultura projetada, simbolizando vitória, precisaria estar solta na paisagem para poder ser percebida.

A escala da escultura demandava um projeto que definisse adequadamente sua implantação no contexto de orla, assim como o tratamento paisagístico de seu entorno.

A partir de estudos do arq. Rogério Malinsky os arquitetos Jefferson Lanes e Fernanda Zuculloto elaboraram o ante-projeto da implantação da escultura.

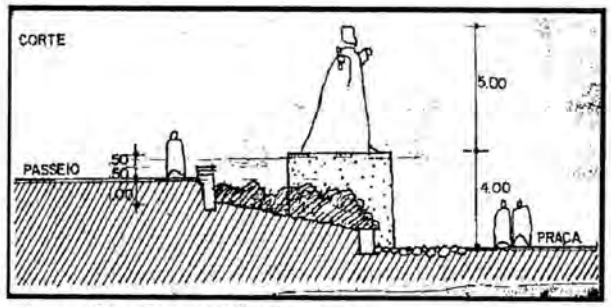


Figura 91 - Praça Vitória - corte
Fonte:Projeto Arq. Jefferson Lanes e Arq. Fernanda Zucolotto

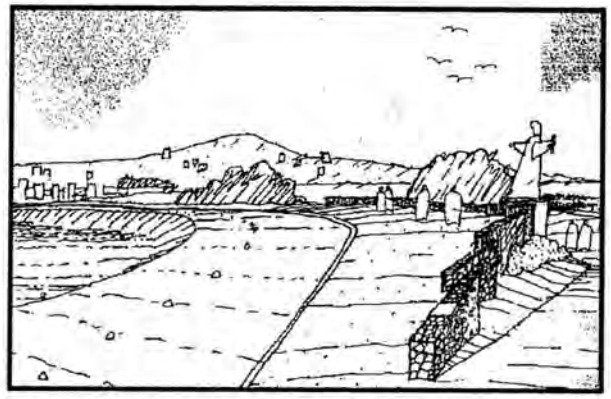


Figura 92 - Praça Vitória - croqui
Fonte:Projeto Arq. Jefferson Lanes e Arq. Fernanda Zucolotto

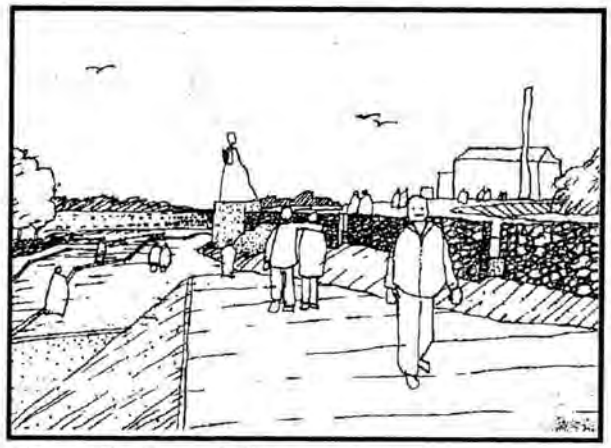


Figura 93 - Praça Vitória - croqui
Fonte:Projeto Arq. Jefferson Lanes e Arq. Fernanda Zucolotto

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

Funcionalidade

O projeto de implantação do monumento faz uma avaliação precisa dos condicionantes do entorno em termos de percurssos, visuais e desníveis.

A partir de uma dilatação do passeio da Av. Edvaldo Pereira Paiva, centrada na curvatura desta avenida, o projeto fixa o eixo de implantação do monumento. Configurando um sistema de plataformas escalonadas que aproximam-se do nível da orla, a escultura localiza-se no talude intermediário entre o nível do passeio, 5.50m, e o nível da primeira e mais generosa plataforma, 2.30m.

Situadas simetricamente em relação ao eixo de implantação da escultura, nascem duas rampas direcionadas para ela, conduzindo o olhar do espectador sempre para esta direção. Finalizam no recinto conformado pela primeira plataforma, através da qual alcança-se as outras que, com diferenças de nível de apenas 18 centímetros, funcionam como grandes degraus (figura 94).

Morfologia

O espaço aberto é morfologicamente definido pela dilatação da superfície da calçada, pela dinamicidade dos muros de pedra, que funcionam também como bancos direcionados para o ponto focal do projeto, a Vitória. (figuras 92 e 93)

A modelagem do terreno cria um talude gramado onde se assentará o bloco de pedras que receberá a escultura de 5 metros, cuja base está 1 metro acima da Av. Edvaldo Pereira Paiva. Cria, também, uma plataforma de observação da escultura, situada em nível inferior à avenida, como se pode observar na figura 94, espaço intermediário para o acesso às outras duas plataformas que permitem uma vivência direta do Guaíba. A hierarquia definida pelos níveis e pela amplitude das plataformas estabelece, como conseqüência, diferentes níveis de atratividade da centralidade projetada.

O adequado tratamento morfológico do local em planos subseqüentes e a própria altura da escultura de 5 metros, valorizam a conotação simbólica deste espaço aberto na beira do lago Guaíba (figura 91).

Avaliação

O projeto de implantação da escultura Vitória, apesar de ser um espaço aberto de pequena escala, atende plenamente aos critérios de Legibilidade e Imageabilidade postulados por Lynch para avaliar a percepção dos espaços urbanos.

A acessibilidade ao lugar é reforçada pela dilatação da calçada e pelas rampas simétricas que conduzem os pedestres nos dois sentidos, bairro-centro e centro-bairro, em direção à escultura.

É um espaço que referencia simbolicamente o Guaíba e a cidade existente numa aproximação calibrada do contexto das margens.

Cabe a ressalva de que, sendo parte de um todo maior – o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho – seria oportuno ligar a nova Praça a ser criada na beira do lago com o contexto interno do parque, o qual, como já comentado, necessita de caminhos que ultrapassem o limite da Av. Beira-Rio/ Av. Edvaldo Pereira Paiva.

O parecer da SMAM sobre a implantação da escultura Vitória manifesta a correta preocupação de situá-la a meio caminho entre a Usina e o Anfiteatro Pôr-do-Sol. Há também a preocupação em conectar a nova centralidade a ser criada na orla, com a Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, através de um projeto de transposição da Av. Edvaldo Pereira Paiva, no prolongamento do eixo que parte do Pavilhão de Eventos, seu acesso principal.

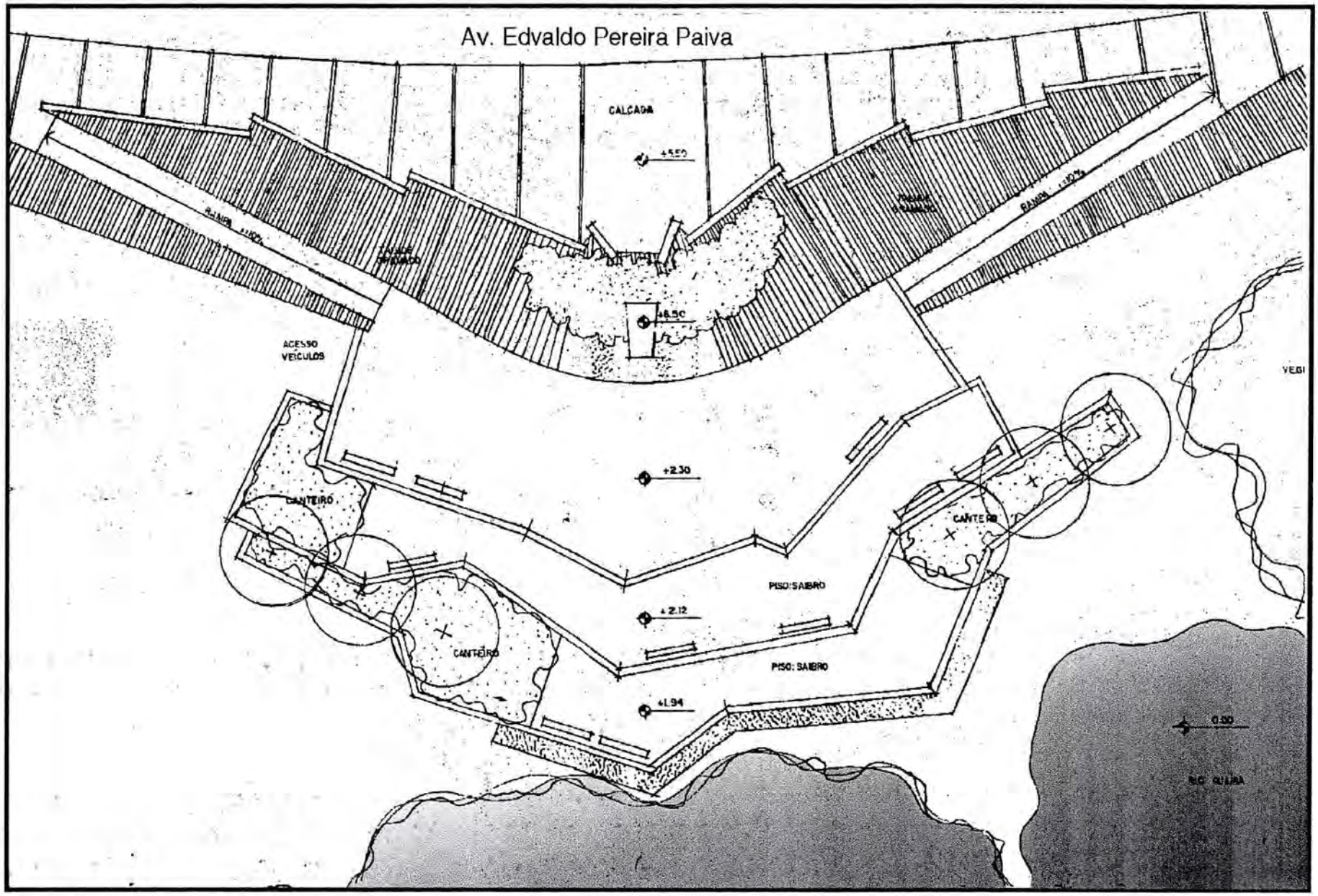


Figura 94 - Praça Vitória - implantação geral
Fonte:Projeto Arq. Jefferson Lanes e Arq. Fernanda Zucolotto

4.9. ORLA PORTO ALEGRE/ 2000

Este estudo está sendo realizado pela Secretaria de Planejamento Municipal, sob a coordenação da Arq. Lígia Klein, com o objetivo de definir parâmetros que conduzam ao desenvolvimento integrado de preservação e qualificação dos espaços públicos da orla do Guaíba.

Introdução

Diferentemente do estudo de 1986 – "A Península, a Orla do Guaíba e seu contexto paisagístico" – o presente estudo define como área de abrangência o território desde a foz do rio Gravataí, ao norte, até a Praia do Lami, ao sul.

Segundo a justificativa do trabalho:

"Porto Alegre chega ao século XXI com uma dívida histórica: valorizar e reintegrar ao cotidiano da vida urbana o seu locus de origem "[37]

O virar-se de costa para o rio é uma atitude que se repete, como ficou comprovado no relato e na avaliação dos projetos urbanísticos analisados no presente capítulo.

..." sugerindo muito mais uma apropriação espoliativa do que propriamente um desejo de relacionamento da cidade com o seu rio."[38]

O estudo "Orla Porto Alegre" tem como escopo elaborar diretrizes de uso e ocupação do solo para os espaços de orla, resgatando, quando possível, as áreas privatizadas para o domínio público e monitorando seu desenvolvimento de acordo com diretrizes estabelecidas. Pretende potencializar toda a borda da cidade com o Guaíba para um aproveitamento turístico, entre outras formas de utilização.

".. ou seja, considerada esta perspectiva, o estímulo ao adequado aproveitamento turístico dos espaços da orla pode, no nosso entender, significar num futuro não muito distante, a diversificação dos espaços de lazer da vida da população junto ao rio, a reintegração definitiva do Guaíba ao cotidiano da vida urbana e, por conta do interesse na manutenção da atividade econômica então implantada, a preservação ambiental do novo sistema de espaços públicos"[39]

[37] Orla Porto Alegre. SPM, 2000.In:Justificativa
[38] Idem
[39] Orla Porto Alegre. SPM, 2000 In:Justificativa

A proposta do trabalho ampara-se nas novas definições e instrumentos do Plano Diretor recentemente aprovado – PDDUA – onde a faixa de orla, segundo o artigo 83, está classificada como "Área de Revitalização", recomendando-se :

..." ser objeto de planos e projetos específicos a fim de integrar a cidade com seu lago através da valorização da paisagem e visuais urbanas, explorando o potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população" [40]

Através de registros fotográficos o trabalho vai mostrando o caráter de espaços inconclusos, com falta de detalhamento urbanístico, em termos de desenho urbano. O objetivo é retomar as rédeas de um processo de ocupação casuístico e promover uma ocupação ordenada com qualificação físico-espacial dos espaços de borda da cidade.

Este objetivo geral desdobra-se em vários objetivos específicos que vão além do estabelecimento de diretrizes de uso e ocupação do solo, e contemplam entre outros, a promoção da implementação da ação através de parcerias com a iniciativa privada.

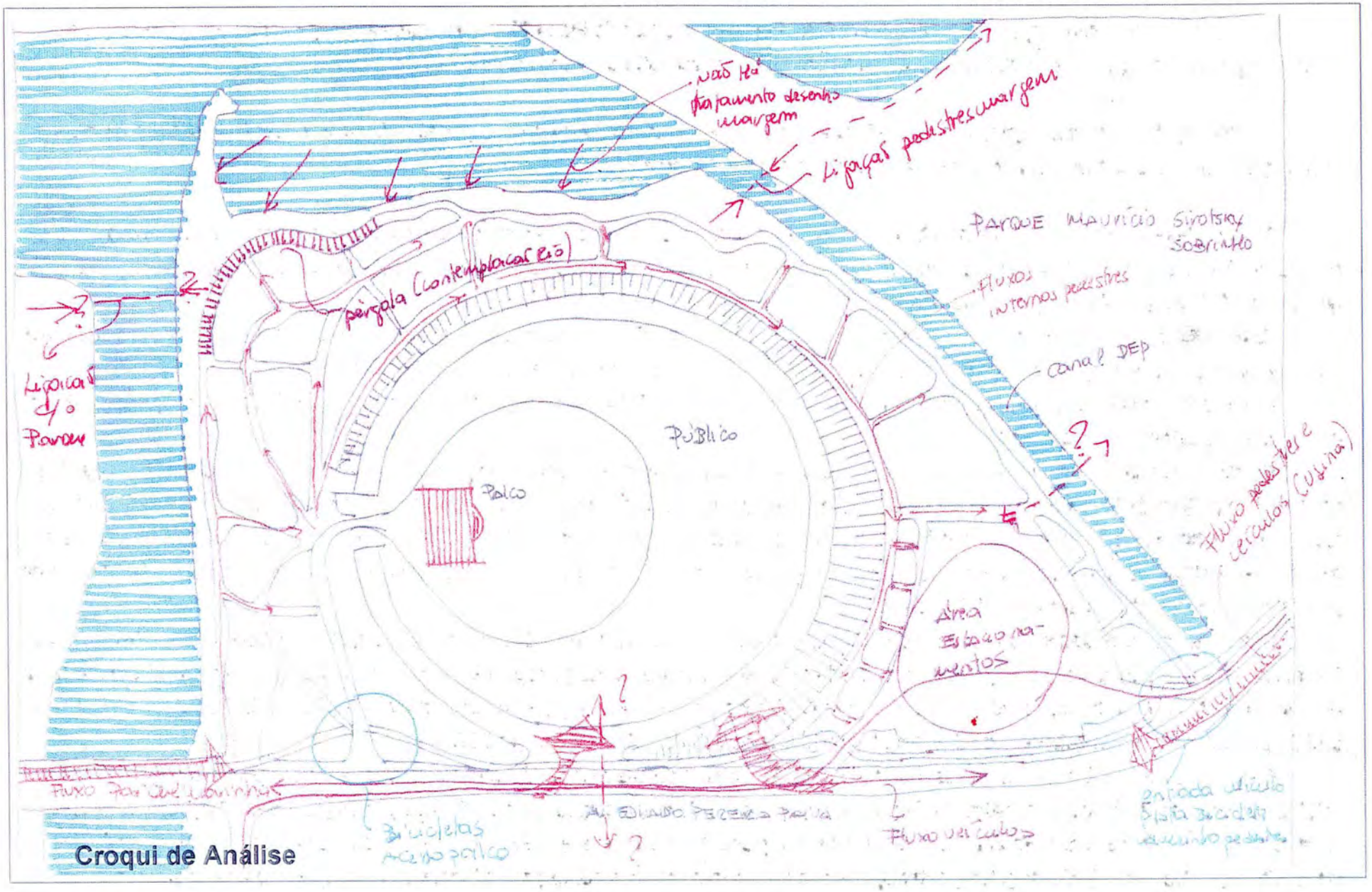
O encaminhamento enquadra-se entre os novos instrumentos do PDDUA, qual seja, a *Estratégia de Produção da Cidade* que incentiva as parcerias entre setor público e privado.

Do relato dos projetos através de suas concepções urbanísticas infere-se que depois do projeto do Parque Marinha do Brasil, analisado no capítulo 3, o projeto da Pista de Eventos, com conotação de Parque Cultural, na década de 90, representou a oportunidade, mais significativa de reverter o abandono do setor do aterro, nas áreas dos Centros Administrativos e do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho. A nova destinação de uso, expressa espacialmente nas duas propostas, atribuiria uma nova dinamicidade urbana ao lugar, especialmente a primeira delas, através da proposição de reparcelar as áreas administrativas.

Outro aspecto a destacar da análise é o descompasso entre os dois estudos teóricos, de caráter global, elaborados pela Secretaria de Planejamento Municipal, sobre a orla (A Península, a Orla do Guaíba e seu contexto paisagístico/Orla Porto Alegre – 2000) e o caráter parcial em relação ao contexto da orla, do Estudo de Revitalização do Parque Maurício Sirotsky , elaborado igualmente dentro do âmbito Municipal e, do projeto paisagístico do Anfiteatro Pôr-do Sol, em plena vigência do estudo Orla Porto Alegre 2000.

O que se observou é que com o passar do tempo a idéia original do aterro Praia de Belas foi sendo esquecida pela comunidade gaúcha e estabeleceu-se uma dinâmica urbanística, onde primeiramente, os projetos globais foram substituídos por projetos parciais (Parque Marinha do Brasil e Parque Maurício Sirotsky Sobrinho). Estes, também implantados pela metade, deram lugar aos projetos pontuais (Anfiteatro Pôr-do-Sol, Praça Vitória, entre outros). Os projetos pontuais, por sua vez, foram tratados como partes independentes, que não conseguiram estabelecer uma relação legível nem com a orla, nem com a área aterrada e nem com o contexto da cidade.

[40] PDDU, Lei Complementar 4241/99



Croqui de Análise

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Dinâmica Urbana Contemporânea e a Configuração dos Aterros do Flamengo e Praia de Belas

A partir da metade do século XX, as vivências acumuladas em alguns espaços urbanos nos quais foi aplicado parcialmente o urbanismo funcionalista – bairros exclusivamente residenciais distanciados das outras funções que compõem a cidade tradicional – foram consideradas prejudiciais. Passa a ser preconizada a convivência social gerada nos espaços urbanos multifuncionais.

Assim, em meados do século XX a teoria do urbanismo funcionalista começa, segundo a versão oficial, a ser questionada e responsabilizada pelo rompimento da estrutura figurativa das cidades tradicionais. Conforme Piñon (2000) cria-se a convicção de que a arquitetura moderna havia fracassado na construção da cidade por desprezar o entorno. Em realidade, conforme sua interpretação, a arquitetura moderna não rejeita o espaço urbano do entorno, constroe um novo espaço a partir dele. Assim, segundo suas idéias, a falência declarada da idéia de modernidade, tanto na dimensão do edifício, como na da cidade foi um engano.

Os principais ensaios teóricos que desmistificaram a doutrina da Carta de Atenas tiveram origem na Itália, nas figuras de Muratore, Aymonino e Aldo Rossi, entre outros. Suas teorias tinham em comum a idéia de restaurar a memória histórica das cidades européias como fonte de inspiração para futuras intervenções urbanas.

Aldo Rossi (1966), em livro emblemático – A Arquitetura da Cidade – conceitua a cidade como um bem histórico e cultural, na valorização da cultura do lugar como difusora do processo de projetar a cidade.

No mesmo âmbito de questionamento enquadrou-se a crítica à pasteurização da linguagem arquitetônica resultante do racionalismo e do funcionalismo do Movimento Moderno. Interpretou-se que a arquitetura havia perdido a sua capacidade figurativa de transmitir significados e valores simbólicos. Como conseqüência passa-se a buscar a natureza lingüistica e comunicativa do objeto arquitetônico.

Dentro desta linha, Robert Venturi (1972), em seu livro *Complexidad y Contradiccion en la Arquitectura,* investiga o caminho da subversão aos princípios do racionalismo moderno, através da forma arquitetônica complexa que não se limita ao seu sistema lógico.

Como visto, a crítica oficial que caracterizou os anos 60 e 70 assentou-se, segundo Piñon (2000), no argumento de que o Movimento Moderno havia desprezado o contexto existente. Com esta idéia conseguiu retirar da pauta seus princípios estéticos e critérios de projeto. A retomada da história como fonte de análise e de critérios para projetar, resultaria no retorno às cidades mais compactas e mais densas e no sepultamento da suposta neutralidade moderna, hoje já avaliada sobre outro enfoque.

Assim, a produção do chamado movimento do Contextualismo Cultural, iniciado na Itália na década de 60 com a intenção de recuperar a tradição da cultura do lugar, resultou, em muitos casos, em representações urbanas de expressão figurativa, alheias ao objeto arquitetônico e ao

seu contexto. Neste sentido caberia a mesma crítica do contextualismo feita à arquitetura abstrata.

Na constatação da falência da prática funcionalista em relação às cidades, Colin Rowe e Fred Koetter (1981) retomam o panorama histórico de estruturação das urbes, na forma de trabalhar com as anomalias e rupturas, estabelecidas na aplicação do urbanismo funcionalista.

Assim, introduzem o conceito de fragmentação e colagem, propondo como estratégia de atuação no campo urbano, a acomodação dos fragmentos das cidades antigas e dos espaços modernos. A imagem da cidade colagem foi o ajuste do formalismo abstrato moderno e da tradição figurativa que, ao permitir a convivência das diversas estruturas do espaço, resultaria na base para o lançamento de novas concepções urbanísticas.

A interpretação de Colin Rowe converteu-se em uma referência de projeto. O conceito de tipologia foi acolhido como instrumento do ato de projetar.

Houve uma outra vertente dentro do movimento do Contextualismo Cultural denominado Regionalismo Crítico, o qual utilizava os aspectos progressistas da arquitetura moderna, adequando-os à escala mais intimista da valorização do território e do lugar. Neste âmbito, enfatizava os aspectos físicos do sítio: a topografia, a luminosidade, o clima, as visuais, entre outros.

Ao longo dos anos 80, as obras de Álvaro Siza e Mário Botta, entre outros, foram a representação formal da aplicação deste conceito: uma arquitetura que extraía da singularidade do lugar, a sua linguagem construtiva e perseguia a idéia de unidade e compacidade na estruturação do objeto arquitetônico de seu espaço urbano de entorno.

Nos anos 80, segundo Moneo, (1999) o ajuste urbano das partes geradas por modelos espaciais diferentes cedeu lugar, em determinadas cidades, à fragmentação, vista como doutrina geradora de ecletismos sem métodos. Assim, o sentido de especificidade e de memória do lugar, preceitos do Regionalismo Crítico experimentados por alguns arquitetos, dilui-se.

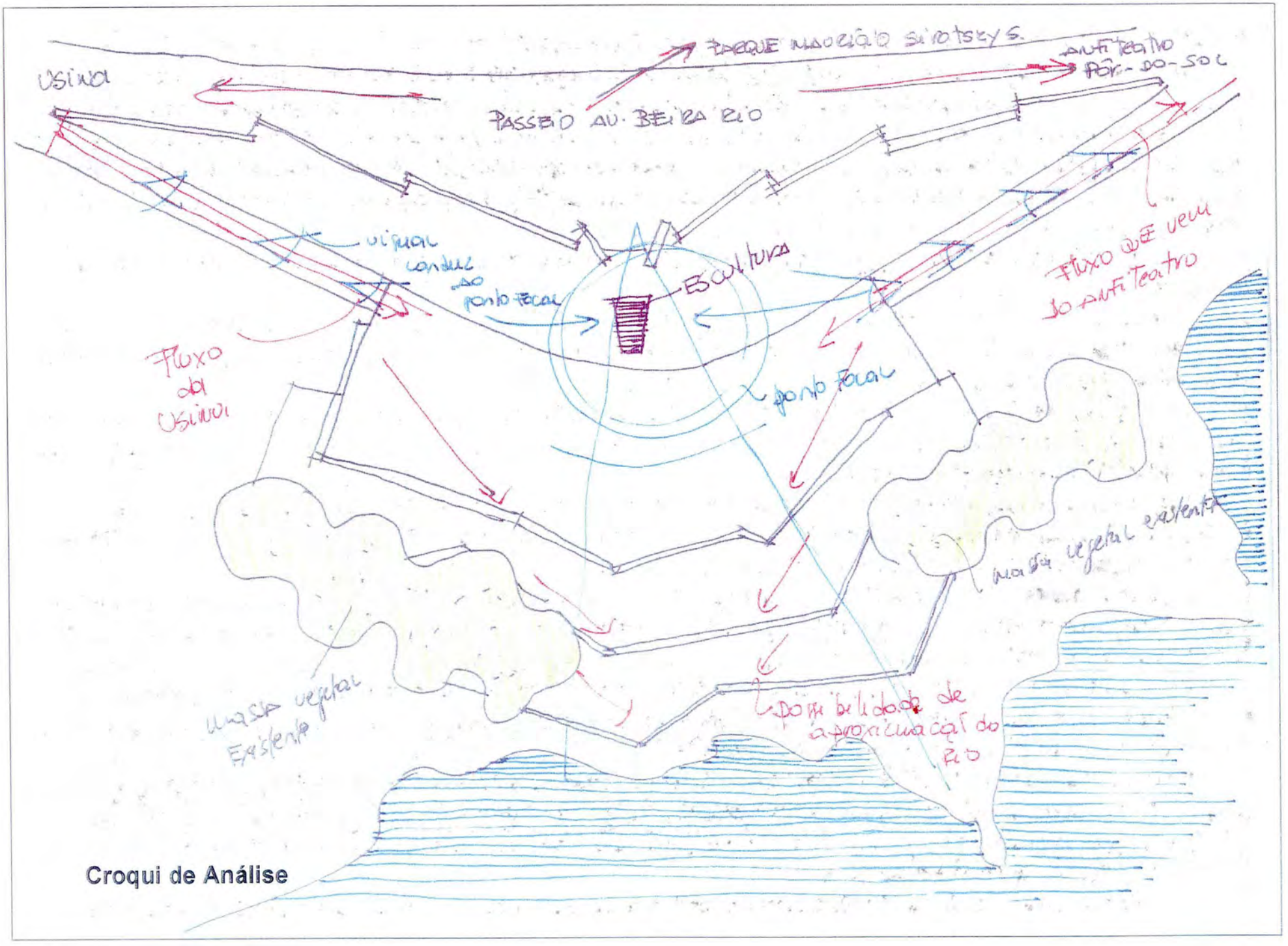
Segundo Moneo (1999), nos anos 90 conviveram as arquiteturas da abstração formal, da deconstrução e o ressurgimento de uma arquitetura que procurava mais uma vez, a dimensão estética e tectônica, nascida do contexto urbano. Neste período o movimento do Contextualismo Cultural atinge as intervenções de caráter urbano.

Desta forma, o chamado urbanismo contextualista tratou da transformação urbana de determinados setores das cidades com a estratégia de projetá-los a partir do espaço público. Os casos de Berlim e Barcelona são os mais representativos, nos quais a idéia da continuidade espacial, dos espaços planejados é aplicada na qualificação dos espaços públicos.

Conforme avaliação de Montaner (1993), estas intervenções tiveram caráter remodelador dos tecidos históricos consolidados. A partir de 1982, transformam-se em operações mais ambiciosas de qualificação dos espaços coletivos, caso da orla de Barcelona.

Configura-se um urbanismo unitário assentado em um projeto de desenho urbano, articulado ao plano urbanístico do setor da cidade, relacionando objetos arquitetônicos e espaços abertos.

Segundo a interpretação de Arantes (2000) dos movimentos de arquitetura e de urbanismo mencionados, a geração do contextualismo do



Croqui de Análise

lugar; da colagem metafórica de Colin Rowe; do reabilitar em vez de demolir; do reativar a memória valorizando os sítios históricos e da reanimação da vida dos bairros, evoluiu para o que chama de contextualismo do negócio cultural, que em síntese nada mais é do que uma forma de gestão empresarial do espaço urbano. Nesta interpretação, as intervenções globalizantes da França, de Barcelona, da Alemanha, entre outras, são o produto do *urbanismo de resultados.* É quando associam-se a cidade mercadoria – a venda do espaço no mercado mundial – e a cidade empresa, na feição de unidade de gestão e de negócios.

Sob esta ótica, as diretrizes urbanas de requalificar áreas vazias ou degradadas, transformando-as em centralidades geradoras de interação social, pode ser lida também como necessidade de um mundo globalizado de negociar novas imagens urbanas, onde a questão cultural é um mero pretexto.

Segundo a mesma autora, este tipo de contextualismo urbano significa a implantação de projetos de escala monumental destinados a catalisar a recuperação de entornos degradados através de intervenções unitárias no espaço edificado e no espaço urbano. Importa aumentar o valor da terra urbana e reinseri-la no mercado.

O espaço contemporâneo das cidades européias caracteriza-se, então, pelo somatório de espaços figurativos, espaços fragmentados e de espaços resultantes das últimas articulações e animações de setores estratégicos da cidade.

Segundo Piñon, hoje pode-se observar um discreto retorno dos valores da modernidade, tanto no âmbito do objeto arquitetônico como no âmbito do espaço público. Segundo suas palavras:

"...una restauración de la intelección visual, como modo específico del conocimiento de lo arquitectónico, que se resuelve en una idea de forma basada en la relación que establece un sujeto sensible..."

"En el ámbito del espacio público,este fenómeno se aprecia com claridad, y la idea moderna de forma como relación y el orden tratan de revelar la identidad visual del enclave. Ello determina el uso de los elementos funcionales como unidades cuyo valor deriva de su posición, no de su aparatosidad."[41]

As cidades brasileiras, com tempos de existência menores, com um passado histórico menos denso e com condições econômicas opostas às cidades do primeiro mundo, não passaram por todos os movimentos de arquitetura e urbanismo relatados.

No entanto, seus espaços urbanos atuais também constituem a junção de contextos urbanos diferenciados: tecidos urbanos tradicionais, originados no período colonial; tecidos urbanos modernos construídos, a partir das décadas de 40 e 50, do século XX; tecidos urbanos degradados e, ainda, tecidos urbanos parcialmente ocupados.

[41] PIÑON, Helio, El Espacio Urbano Moderno y sus Preversiones, texto não publicado, 15/3/2000

Neste sentido, também podemos ler seus espaços urbanos contemporâneos como o somatório de fragmentos articulados ou potencialmente articuláveis, nos quais em alguns aplicar-se-ia a estratégia do chamado urbanismo contextualista.

Segundo esta interpretação, o setor urbano da cidade do Rio de Janeiro, onde insere-se o aterro do Flamengo, é a soma de fragmentos urbanos, perfeitamente articulados. Correspondem ao tecido urbano de origem da cidade; às intervenções de embelezamento, de desmonte ou abertura de túneis da época de Pereira Passos, continuadas por Carlos Sampaio; ao trabalho de Agache até 1930, na Esplanada do Castelo e por último, a partir de 1940, à paisagem urbana brasileira, construída por Affonso Eduardo Reidy e Burle Marx no aterro do Flamengo. Existe uma convivência harmoniosa entre as partes geradas por modelos espaciais de épocas diferentes.

Já no caso da península de Porto Alegre, onde o elemento que a distingue de outras cidades é estar limitada por uma vasta superfície de água – a imageabilidade da cidade é dada pela relação com a água – não encontramos uma junção de fragmentos urbanos perfeitamente coesos, como no caso do Rio.

O espaço que contorna seu limite norte – na entrada da cidade – reune um tecido industrial degradado, associado tipologicamente ao quarteirão fechado europeu, uma estrada de ligação com o norte e com o sul do Estado e uma ampla área de depósitos. Nas proximidades da ponta oeste da península, o espaço contém partes do tecido do núcleo de origem arrematado pela área portuária e partes do tecido urbano resultante das operações de modernização da cidade.

O espaço que compõe a sua orla sul, até o Estaleiro Só, resultado de sucessivos aterros sem programa, é hoje, o somatório de áreas desativadas, inacabadas e sub-utilizadas, com feição de espaço neutro modernista – caso das áreas administrativas, do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho e da orla do Parque Marinha do Brasil – e de uma margem pontuada por objetos arquitetônicos, de momentos históricos diferentes – caso da Usina do Gasômetro, do Estaleiro Só, da sede esportiva do Internacional e, recentemente, o anfiteatro Pôr-do-Sol. É o exemplo de um setor da cidade de Porto Alegre, no qual não se conseguiu transformar as anomalias e rupturas deixadas pela aplicação incompleta do urbanismo funcionalista, em novas concepções urbanísticas

As Diferenças e Similitudes das Áreas Aterradas

A análise das duas áreas aterradas realizada nos capítulos 2, 3 e 4 permite extrair algumas diferenças e similitudes, responsáveis, em grande parte, pelo aspecto diferenciado de cada uma delas.

O Rio de Janeiro, capital do país desde os tempos de colônia de Portugal, teve sua formação fortemente influenciada pela cultura européia francesa. Até os anos sessenta do século XX, com a transferência da capital para Brasília, foi o centro político e cultural do país, servindo de referência para as demais cidades brasileiras. Teve intimidade com os padrões de modernidade da burguesia européia maior que as demais

cidades brasileiras.

Porto Alegre, por outro lado, se estruturou como núcleo urbano no final do século XVIII e início do século XIX, vinculada com a produção de trigo da região do Rio Jacuí, tendo sua origem relacionada à acessibilidade fluvial.

Em relação ao sítio dos núcleos de origem do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, o primeiro, como mencionado na introdução, ocupou um quadrilátero plano, que avançava na direção do mar, cercado de morros; o segundo assentou-se no extremo oeste de um promontório, com um espigão central, no Guaíba. Ambas as cidades situaram-se nas margens norte de um contexto litorâneo ou fluvial e estruturaram seus núcleos urbanos a partir de suas áreas portuárias.

A área central do Rio de Janeiro conformou-se como centro de negócios a partir do Paço Imperial – praça de configuração quadrada, de frente para o mar e que aglutinava funções produtivas, sociais e políticas – com melhores condições de expansão urbana na direção oeste, apesar da presença de morros e mangues no seu entorno.

Porto Alegre, por outro lado, em função do espigão central que dividia o promontório, configurou linearmente a sua área central, paralela à margem norte da península. As elevadas inclinações do espigão e a concentração dos fluxos de tráfego na direção leste, colaboraram para consolidar a Rua da Praia como o principal eixo de comércio da cidade. A expansão de sua malha urbana deu-se de forma radiocêntrica a partir deste eixo, dirigindo-se nas direções norte ao longo do Caminho Novo, na direção leste ao longo do Caminho do Meio e na direção sudeste, ao longo do Caminho da Azenha. A consagração do modelo radiocêntrico significou uma ocupação urbana que paulatinamente foi se afastando do contato direto com o seu lago.

A estrutura urbana do Rio de Janeiro, em função da conjunção dos acidentes geográfico citados, desenvolveu-se a partir do núcleo histórico, ao norte da Baía de Guanabara, primeiro na direção preferencial oeste e depois na direção sul, plasmando-se como uma linearidade que ocupou a planície litorânea nos trechos possíveis e superou os morros intransponíveis com túneis ou desmontes. A expansão de sua ocupação aproximou a cidade de sua orla marítima.

A área central do Rio de Janeiro dilatou-se e adquiriu complexidade a partir de seu ponto focal de origem, que, ainda hoje, funciona como centro de negócios da cidade.

A área de origem de Porto Alegre, representada simbolicamente pela Rua da Praia, foi perdendo a vitalidade como centro principal de negócios da cidade. Enquanto o poder de atratividade pontual da área central do Rio manteve-se durante os séculos XIX e XX, o poder de atratividade da área central de Porto Alegre pulverizou-se para outras partes da cidade.

Da mesma forma, a expansão urbana do Rio de Janeiro aproximou a relação da cidade com o mar, descendo dos morros para a orla, enquanto que, em Porto Alegre, o procedimento foi oposto, a ocupação urbana afastou-se das margens e subiu o morro.

A área portuária do Rio de Janeiro relacionava-se, no início do século XIX, com as regiões a oeste, onde haviam sistemas de transporte para o deslocamento terrestre. No final do século XIX e início do século XX, em função dos interesses da elite carioca, a área central busca a

expansão urbana na direção sul.

Segundo Villaça (1998), Porto Alegre, em termos regionais, sempre teve como único vetor de expansão o eixo norte.

Deste modo, enquanto no Rio de Janeiro, no início do século XX, foi vital a ligação urbanizada da área central com a Zona Sul – local eleito pelas classes mais abastadas para morar – em Porto Alegre, a ligação da área central com a Zona Sul, em período semelhante, não teve, nem de longe, a mesma conotação. Havia um consenso da necessidade da incorporação da enseada da Praia de Belas na estrutura urbana consolidada da cidade fundamentalmente como forma de saneá-la. Não havia uma pressão para a melhoria deste acesso, em função de uma ocupação já existente – caso da urbanização intensa da orla sul do Rio de Janeiro – que precisasse se articular com a área central.

As classes mais abastadas da sociedade porto-alegrense, como citado na Introdução, a partir do início do século XX, optaram preferencialmente por localizarem-se no prolongamento do eixo da Rua da Praia – nos altos do espigão, ao longo da Av. Independência – e não na beira do Guaíba. Exceção feita, às concentrações de residências burguesas, ao longo da Av. Getúlio Vargas, no bairro Menino Deus, e à ocupação rarefeita de chácaras e casas de campo, junto ao Guaíba, na direção sul – bairros Tristeza e Assunção.

Entendida a diferença da relação da área central do Rio de Janeiro com sua Zona Sul, no início do século XX, e da área central de Porto Alegre com a enseada da Praia de Belas, passamos a verificar suas conseqüências nos procedimentos de modernização de suas áreas portuárias.

Como analisado nos Capítulos 2 e 3, o Rio de Janeiro e Porto Alegre, na primeira década do século XX, iniciaram os procedimentos de modernização de seus portos e de suas áreas de entorno. A primeira, através de aterros e desmonte de morros e a segunda através de aterros.

A ampliação das áreas portuárias, em ambos os casos, resultou no afastamento dos espaços públicos de convívio da cidade com sua orla existentes desde o no período colonial – caso do Paço Municipal e da Praça da Harmonia.

A reformulação do entorno da área portuária do Rio de Janeiro seguiu uma concepção unitária ao idealizar um novo eixo urbano na área central, associado a com um outro eixo, à beira-mar, na direção sul.

Assim, no Rio de Janeiro, já nos aterros da margem norte, executados para a modernização do porto, foi lançada a semente da substituição do espaço urbano cerimonial e comercial na orla, pelos futuros espaços públicos de lazer da orla marítima sul da baía de Guanabara: a Avenida Beira-Mar, na enseada do Flamengo e, depois, o Parque do Flamengo.

Em Porto Alegre, ao contrário, os aterros efetuados na margem norte no início do século XX para a modernização do porto, não tiveram uma relação direta com os futuros aterros da margem sul.

É evidente que a abertura da Avenida Borges de Medeiros e a construção do viaduto Otávio Rocha foram desencadeados pela ampliação da zona portuária e permitiram a ligação direta da área central com a enseada da Praia de Belas. Porém era uma ligação viária que não juntava centralidades. Nascia da centralidade da nova zona portuária e conduzia a uma área da cidade, ainda sem definição funcional. Ao contrário, no Rio de Janeiro, o eixo unitário de ligação do centro, na direção da zona sul, consubstanciava fisicamente a relação urbana que, desde o início do século XX vinha sendo tramada entre a Zona Norte e a Zona Sul.

Desta forma a construção da Av. Beira-Mar, entre 1902 e 1905, potenciou, num primeiro estágio, as ocupações residenciais na orla – Glória - Flamengo e, a partir dos anos vinte, em Copacabana.

Assim, o desenvolvimento da cidade cresceu sintonizado com sua orla. Primeiramente em termos produtivos, e depois, em termos de fruição e de contemplação da paisagem, função da miscigenação dos usos de habitação e serviços complementares e das necessidades de circulação viária.

Neste contexto, o aterro na enseada Glória – Flamengo é gerado com a função essencial de alargar a faixa litorânea para receber um sistema viário de pistas de alta velocidade, permitindo assim a ligação mais rápida dos setores norte e sul.

A necessidade de um aterro na enseada Glória – Flamengo era a condição precípua da ligação do centro de negócios, na Zona Norte, com o setor habitacional mais abastado da Zona Sul. O aterro seria o suporte da nova ordenação viária que tornaria esta condição viável.

Assim, a implementação do projeto do Parque do Flamengo no aterro é a finalização do novo espaço público de lazer, na orla da Baía de Guanabara, iniciado com a Av. Beira-Mar, em continuação à Av. Central e constituindo um espaço urbano aberto exemplar, no âmbito do território nacional.

Neste aspecto reside uma diferença estrutural na aplicação das idéias da urbanística moderna na concepção do aterro do Flamengo e na do Aterro Praia de Belas. No primeiro caso o projeto adquire consistência formal a partir das relações que estabelece na escala da cidade e no âmbito da própria área aterrada, criando um espaço público vertebrado.

. No caso de Porto Alegre a sua aplicação sempre esteve associada, não a idéia de um eixo viário dinâmico e articulador de centros de interesse da cidade, mas à implantação de um bairro residencial em uma extensa superfície de aterro, com a função de sanear a enseada da Praia de Belas.

Ao contrário do Rio de Janeiro, o desenvolvimento da cidade de Porto Alegre não dependia das funções previstas para a área aterrada e não se consolidava nesta direção, mesmo havendo uma intenção de induzi-lo através da implantação do bairro Praia de Belas de 1955.

Deste modo, a gestação da idéia de aterrar esta parte da cidade, que levou mais de 25 anos, conduziu à criação de uma grande extensão de terra urbana, em localização privilegiada, sem terem sido definidos objetivos claros e consistentes que justificassem um procedimento de tal envergadura, que resultou no afastamento, nesta parte da cidade, de seu lago.

Havia outras soluções para resolver o saneamento e a integração desta enseada de singular valor paisagístico no contexto consolidado da cidade na década de 50, mesmo considerando o dique de contenção.

As obras do Aterro Praia de Belas, inicialmente idealizado com 300 ha, foram iniciadas em 1956 e concluídas na década de 70, quando sua destinação foi modificada, passando de uso residencial para parque urbano. Como comentado no Capítulo 3, no mesmo período desenvolvem-se as obras do dique de contenção.

O tamanho do aterro foi diminuído para cerca de 200 ha. Em 1976, através de um concurso público, foi implantado parcialmente o Parque

Marinha do Brasil, ocupando 50 ha. Posteriormente, na década de 80, mais 75 ha são destinados para o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho. Mesmo somando a estas áreas os quarteirões dos Centros Administrativos, sobram, até hoje, inúmeros hectares de aterro sem programa.

As obras do aterro do Flamengo iniciaram em 1954 e finalizaram em 1958. O projeto do Parque do Flamengo foi retomado em 1962, tendo sido implementado na sua integralidade até meados da mesma década.

Desta forma, enquanto o aterro do Flamengo, que também passou por um período de indefinição de programa, se consagrou na década de 60, como um parque urbano de passagem à beira-mar, o aterro Praia de Belas é a materialização de um espaço urbano de concepção moderna inacabado. Conforma, na orla de Porto Alegre, um espaço urbano anômico.

Reconhece-se que a construção do dique de proteção, na cota 6,00 m, escindindo longitudinalmente a área aterrada da Praia de Belas, foi um dos condicionantes que dificultou a sua ocupação integral e interpôs uma barreira física na sua relação com a orla do Guaíba. No entanto, a construção de comportas no dique, permitindo a continuidade de eixos viários, na Zona Norte, confirma que ele não é uma barreira impermeável.

Logo, mesmo que o Aterro do Flamengo, na década de 50, não tenha sido contemplado com uma barreira física em altura, caso do dique de Porto Alegre, a sua efetivação, como já comentado, só se justificava pela possibilidade da implantação de um sistema de amplas vias de velocidade ligando a zona do centro com a Zona Sul. Um sistema viário de tais características equivale a uma barreira física e visual de acesso à orla, do calibre do dique que cortou o aterro Praia de Belas.

Mesmo com este condicionante, à ampla área de aterro cortada por um feixe de ligações viárias transformou-se em um parque urbano equipado e paisagisticamente tratado, reforçando a imagem emblemática da orla carioca. É nesta parte da cidade que os planejadores conseguiram materializar integralmente o modelo de cidade moderna, resolvendo a barreira das vias de alta velocidade através de passarelas ou de passagens subterrâneas.

Outras diferenças entre as áreas aterradas somam-se às já comentadas.

A Zona Sul de Porto Alegre teve sua origem atrelada ao valor de sua paisagem como local de veraneio, em uma época em que o Guaíba era balneável.

É bem verdade que não se pode comparar a força de atração da paisagem da Baía de Guanabara, em função do mar e do relevo, com a paisagem do Lago Guaíba, e das planícies que o cercam.

Ambas as paisagens têm como principal elemento de composição a presença de água, porém a força natural da paisagem carioca, que num só cenário conjuga a presença exuberante da Serra do Mar e a amplitude da Baía de Guanabara, é a tal ponto avassaladora que transformou a cidade do Rio de Janeiro em um símbolo mundial do lazer à beira-mar.

O compromisso coletivo entre a sociedade, planejadores e dirigentes, com a beleza natural do lugar foi habilmente interpretado pela sensibilidade dos autores do projeto do Parque do Flamengo. No procedimento de expansão por desmonte e aterramentos do espaço antes ocupado pelas águas da Baía da Guanabara, as intervenções souberam recompor, com maestria, o contorno da orla.

No caso do aterro Praia de Belas ainda hoje seu contorno, não desenhado, é resultado apenas do trabalho da terraplenagem.

Porto Alegre, apesar da extensa superfície de águas calmas do Lago Guaíba, que em conjunto com as ilhas do Delta do Jacuí formam uma paisagem natural de rara beleza, tanto em termos de flora como de fauna, tem menos destaque que o Rio de Janeiro.

A atratividade de sua localização geográfica em um delta de água doce, potencializa igualmente o prazer contemplativo e as atividades de lazer aquático. O Parque Marinha do Brasil, que equacionava estes usos, não foi finalizado, nem sua proposição para a faixa de orla, nem seu projeto paisagístico, prejudicando a possibilidade de se afirmar como um projeto urbano deflagrador da urbanização, nos mesmos moldes, no restante do aterro.

Além de graus de atratividade diversos do elemento água e o desinteresse coletivo de concluir os projetos urbanos idealizados para a área aterrada, é possível que a questão climática tenha sido outro fator que influiu nos resultados opostos da funcionalidade dos aterros do Flamengo e Praia de Belas.

A intimidade natural que a cidade do Rio de Janeiro tem com a praia está diretamente relacionada ao clima de temperaturas quentes, compatíveis com as atividades à beira-mar, durante todo o ano.

A situação climática favorável, associada à miscigenação de usos da ocupação da orla sul do Rio de Janeiro e, talvez, ao temperamento do carioca, protagonizaram uma convivência eloqüente da cidade com seu contexto marítimo.

O porto-alegrense, de outra forma, nunca alicerçou um convívio permanente com o Guaíba na escala da cidade.

Apenas na metade do século XIX, quando é construída a Nova Rua da Praia, posteriormente chamada de Rua Sete de Setembro, é que se configuram o Cais da Alfândega e a Praça da Harmonia, locais públicos na área central voltados para o Guaíba que duraram somente 50 anos.

A margem sul, na enseada da Praia de Belas, a partir de meados do século XIX, passou a ser percorrida pelo trenzinho, conduzindo os cubos da limpeza pública, para a ponta do Dionísio. Só no início do século XX, quando o trenzinho passa a transportar os moradores do bairro Tristeza, o caminho da Praia de Belas, quase privativo dos proprietários de chácaras do Menino Deus, assume também a conotação de um percurso contemplativo da paisagem do Guaíba, de uso público.

Esta enseada, na década de 30, era utilizada para banho pelos moradores do bairro do Menino Deus. Em bairros mais distantes, como a Tristeza e a Vila Assunção, ocupados por grandes chácaras, a balneabilidade do Guaíba também era usufruída.

No entanto, o uso da margem sul como praia balneável concretizava-se somente no verão, meses em que as temperaturas mais altas permitiam entrar na água. Como a ocupação desta faixa da orla era esparsa e, em alguns trechos, era privada, a acessibilidade física ao Lago Guaíba restringia-se a pequena parte da população.

A urbanização do aterro da margem sul – aterro Praia de Belas – em suas primeiras propostas, como visto no Capítulo 3, continha a intenção de dar destaque para a antiga Ponta da Cadeia, pela condição histórica do lugar. O local ganhou uma legibilidade diferenciada na proposta de Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva. Na proposta de Gladosch estava presente a idéia de ligar pontos históricos – caso da Ponte

de Pedra – com a orla do aterro, criando novas referências urbanas articuladas à presença da água. Na proposta modernista do novo bairro residencial não estava presente a intenção de dar destaque urbanístico aos locais históricos situados no entorno da área aterrada.

A proposta do Parque do Flamengo afasta o espaço público – o Passeio Público – da acessibilidade visual ao mar do período colonial mas o substitui.

Neste aspecto, ambas as proposições são coerentes, não estabelecendo relações diretas com os espaços de orla representativos do período colonial.

Existe um outro aspecto, no âmbito da cultura arquitetônica e da formação profissional que precisa ser avaliado. O arq. Affonso Eduardo Reidy, dentro do serviço público municipal, participou ainda como estudante, das propostas de Agache para a transformação da área central do Rio de Janeiro, e depois, como arquiteto, do Plano de Urbanização para a Esplanada do Castelo. Posteriormente, em 1948, já com grande familiaridade com as questões urbanísticas e arquitetônicas do ideário modernista, concebe o Plano de Urbanização para a Esplanada de Santo Antônio. Neste período já havia construído uma série de edifícios e conjuntos habitacionais, dentro do conceito de Unidades de Habitação, caso do conjunto da Gávea e de Pedregulho.

A sua larga experiência profissional em urbanismo e arquitetura e a consciência de que a prática de intervenção, na escala da cidade, vai do nível macro até o nível do detalhe do projeto arquitetônico e dos elementos urbanísticos, influenciou a forma de conceber o projeto do Parque do Flamengo e foi decisiva na sua escolha, pelas forças sociais e políticas da época, para liderar este empreendimento.

A Escola Carioca, na década de 50, era a expressão do comprometimento integral dos profissionais cariocas com a arquitetura e com a cidade moderna. Soma-se a este comprometimento a já citada ambição da elite carioca de incluir no patrimônio da cidade do Rio de Janeiro um espaço urbano moderno.

A realidade de Porto Alegre, nestes aspectos, teve nuances diferentes. O arquiteto Edvaldo Pereira Paiva era um profissional com larga experiência na área urbanística. Nas três propostas que idealizou para o aterro Praia de Belas, mesmo que influenciadas por paradigmas urbanísticos diferentes – a proposta de 36 tinha como modelo o Movimento City Beautiful e as propostas de 51 e 55 seguiam como conceito os princípios estabelecidos pela Carta de Atenas – manejou, de forma conjunta, os aspectos urbanos e arquitetônicos. À diferença da experiência de Reidy, todas as suas propostas limitaram-se ao campo teórico.

Apesar da coerência com os conceitos modernistas das Unidades de Habitação de Le Corbusier, do traçado racional, da conservação da integridade do terreno pelo uso de pilotis – garantindo assim a continuidade de jardins e parques – das morfologias habitacionais hierarquizadas, a sensação provocada pela maquete do projeto, conforme a figura 57, era de uma ocupação privada massiva e monótona, conseqüência do super-dimesionamento da área aterrada. O projeto era a reprodução ortodoxa dos princípios universais do urbanismo funcionalista. Sentia-se falta de escalas intermediárias de articulação entre os objetos arquitetônicos propostos.

Não houve a ousadia de proposições formais que transpusessem a barreira da Av. Beira-Rio, à semelhança das passarelas projetadas por

No caso do aterro Praia de Belas ainda hoje seu contorno, não desenhado, é resultado apenas do trabalho da terraplenagem.

Porto Alegre, apesar da extensa superfície de águas calmas do Lago Guaíba, que em conjunto com as ilhas do Delta do Jacuí formam uma paisagem natural de rara beleza, tanto em termos de flora como de fauna, tem menos destaque que o Rio de Janeiro.

A atratividade de sua localização geográfica em um delta de água doce, potencializa igualmente o prazer contemplativo e as atividades de lazer aquático. O Parque Marinha do Brasil, que equacionava estes usos, não foi finalizado, nem sua proposição para a faixa de orla, nem seu projeto paisagístico, prejudicando a possibilidade de se afirmar como um projeto urbano deflagrador da urbanização, nos mesmos moldes, no restante do aterro.

Além de graus de atratividade diversos do elemento água e o desinteresse coletivo de concluir os projetos urbanos idealizados para a área aterrada, é possível que a questão climática tenha sido outro fator que influiu nos resultados opostos da funcionalidade dos aterros do Flamengo e Praia de Belas.

A intimidade natural que a cidade do Rio de Janeiro tem com a praia está diretamente relacionada ao clima de temperaturas quentes, compatíveis com as atividades à beira-mar, durante todo o ano.

A situação climática favorável, associada à miscigenação de usos da ocupação da orla sul do Rio de Janeiro e, talvez, ao temperamento do carioca, protagonizaram uma convivência eloqüente da cidade com seu contexto marítimo.

O porto-alegrense, de outra forma, nunca alicerçou um convívio permanente com o Guaíba na escala da cidade.

Apenas na metade do século XIX, quando é construída a Nova Rua da Praia, posteriormente chamada de Rua Sete de Setembro, é que se configuram o Cais da Alfândega e a Praça da Harmonia, locais públicos na área central voltados para o Guaíba que duraram somente 50 anos.

A margem sul, na enseada da Praia de Belas, a partir de meados do século XIX, passou a ser percorrida pelo trenzinho, conduzindo os cubos da limpeza pública, para a ponta do Dionísio. Só no início do século XX, quando o trenzinho passa a transportar os moradores do bairro Tristeza, o caminho da Praia de Belas, quase privativo dos proprietários de chácaras do Menino Deus, assume também a conotação de um percurso contemplativo da paisagem do Guaíba, de uso público.

Esta enseada, na década de 30, era utilizada para banho pelos moradores do bairro do Menino Deus. Em bairros mais distantes, como a Tristeza e a Vila Assunção, ocupados por grandes chácaras, a balneabilidade do Guaíba também era usufruída.

No entanto, o uso da margem sul como praia balneável concretizava-se somente no verão, meses em que as temperaturas mais altas permitiam entrar na água. Como a ocupação desta faixa da orla era esparsa e, em alguns trechos, era privada, a acessibilidade física ao Lago Guaíba restringia-se a pequena parte da população.

A urbanização do aterro da margem sul – aterro Praia de Belas – em suas primeiras propostas, como visto no Capítulo 3, continha a intenção de dar destaque para a antiga Ponta da Cadeia, pela condição histórica do lugar. O local ganhou uma legibilidade diferenciada na proposta de Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva. Na proposta de Gladosch estava presente a idéia de ligar pontos históricos – caso da Ponte

de Pedra – com a orla do aterro, criando novas referências urbanas articuladas à presença da água. Na proposta modernista do novo bairro residencial não estava presente a intenção de dar destaque urbanístico aos locais históricos situados no entorno da área aterrada.

A proposta do Parque do Flamengo afasta o espaço público – o Passeio Público – da acessibilidade visual ao mar do período colonial mas o substitui.

Neste aspecto, ambas as proposições são coerentes, não estabelecendo relações diretas com os espaços de orla representativos do período colonial.

Existe um outro aspecto, no âmbito da cultura arquitetônica e da formação profissional que precisa ser avaliado. O arq. Affonso Eduardo Reidy, dentro do serviço público municipal, participou ainda como estudante, das propostas de Agache para a transformação da área central do Rio de Janeiro, e depois, como arquiteto, do Plano de Urbanização para a Esplanada do Castelo. Posteriormente, em 1948, já com grande familiaridade com as questões urbanísticas e arquitetônicas do ideário modernista, concebe o Plano de Urbanização para a Esplanada de Santo Antônio. Neste período já havia construído uma série de edifícios e conjuntos habitacionais, dentro do conceito de Unidades de Habitação, caso do conjunto da Gávea e de Pedregulho.

A sua larga experiência profissional em urbanismo e arquitetura e a consciência de que a prática de intervenção, na escala da cidade, vai do nível macro até o nível do detalhe do projeto arquitetônico e dos elementos urbanísticos, influenciou a forma de conceber o projeto do Parque do Flamengo e foi decisiva na sua escolha, pelas forças sociais e políticas da época, para liderar este empreendimento.

A Escola Carioca, na década de 50, era a expressão do comprometimento integral dos profissionais cariocas com a arquitetura e com a cidade moderna. Soma-se a este comprometimento a já citada ambição da elite carioca de incluir no patrimônio da cidade do Rio de Janeiro um espaço urbano moderno.

A realidade de Porto Alegre, nestes aspectos, teve nuances diferentes. O arquiteto Edvaldo Pereira Paiva era um profissional com larga experiência na área urbanística. Nas três propostas que idealizou para o aterro Praia de Belas, mesmo que influenciadas por paradigmas urbanísticos diferentes – a proposta de 36 tinha como modelo o Movimento City Beautiful e as propostas de 51 e 55 seguiam como conceito os princípios estabelecidos pela Carta de Atenas – manejou, de forma conjunta, os aspectos urbanos e arquitetônicos. À diferença da experiência de Reidy, todas as suas propostas limitaram-se ao campo teórico.

Apesar da coerência com os conceitos modernistas das Unidades de Habitação de Le Corbusier, do traçado racional, da conservação da integridade do terreno pelo uso de pilotis – garantindo assim a continuidade de jardins e parques – das morfologias habitacionais hierarquizadas, a sensação provocada pela maquete do projeto, conforme a figura 57, era de uma ocupação privada massiva e monótona, conseqüência do super-dimesionamento da área aterrada. O projeto era a reprodução ortodoxa dos princípios universais do urbanismo funcionalista. Sentia-se falta de escalas intermediárias de articulação entre os objetos arquitetônicos propostos.

Não houve a ousadia de proposições formais que transpusessem a barreira da Av. Beira-Rio, à semelhança das passarelas projetadas por

Reidy para transpor as avenidas que separavam o parque da orla da praia e que, expressavam a idéia moderna de concepção visual do espaço. Neste sentido, conforme Piñon, a concepção da forma pressupõe um sistema de relações que vão além do âmbito do objeto arquitetônico, apreendem tudo quanto alcança o olhar do usuário. Assim, a intelecção visual como forma de conhecimento do urbano e do arquitetônico é um valor da modernidade aplicado no projeto do Parque do Flamengo e ausente no projeto do Bairro Praia de Belas, em relação a paisagem do Lago Guaíba

Parece ter prevalecido, em Porto Alegre, o conceito pragmático de sanear a enseada Praia de Belas, através de sua urbanização, sem privilegiar outras formas de ocupação pública da orla da área aterrada e sem ligar a parte antiga da cidade com o lago. A tentativa de aplicação do modelo de cidade moderna ao aterro Praia de Belas, privilegiou a ordenação da ocupação privada através do modelo de Unidades de Habitação.

Também no âmbito das diferenças, o sucesso do aterro do Flamengo reside no fato de que o aeroporto Santos Dumont, um equipamento urbano que congregava os fluxos de entrada e saída da cidade do Rio de Janeiro, funcionou como uma âncora de conexão da área aterrada com o contexto urbano e como um elemento arquitetônico irradiador da organização urbanística do seu entorno.

A enseada da Praia de Belas tinha como limitadores de sua orla o Estaleiro Só e a Usina do Gasômetro, que, na década de 50, ainda funcionava como geradora de energia. Assim, no ano de 1956, quando começou a ser executado o aterro, não havia nenhuma elemento gerador de centralidade que ligasse a área que estava sendo aterrada com a estrutura consolidada da cidade.

Do processo comparativo da análise das áreas aterradas na enseada Flamengo – Glória e na enseada da Praia de Belas, detecta-se que as semelhanças entre elas restringem-se ao âmbito da localização física – sítios urbanos de borda marítima ou fluvial que, por políticas de modernização de suas estruturas urbanas, iniciaram procedimentos de aterros. Primeiro na margem norte, em torno das áreas portuárias e num segundo momento, na margem sul, por motivos de expansão urbana.

No âmbito das diferenças, o somatório de um espectro de variáveis, que passa pela escala urbana de cada cidade; pela sua posição política e cultural no contexto do país; pela cultura urbana e arquitetônica de cada uma; pelas peculiaridades de sítio e climáticas, entre outras, conduz ao entendimento do resultado urbanístico oposto que as áreas aterradas representam.

Na análise do processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro nas suas margens norte e sul fica evidenciada a coerência que existiu na relação entre a tendência de ocupação definida pela elite carioca e as melhorias urbanas realizadas pelo poder instituído. Dentro desta lógica inseriu-se o Aterro do Flamengo e a sua posterior urbanização.

Desta forma, a urbanização do Aterro do Flamengo construiu uma nova área urbana, articulada física e funcionalmente entre pontos focais existentes: a área central e a orla da Zona Sul. A nova estrutura urbana transverte-se em uma nova centralidade – um parque urbano de lazer e de passagem, na beira do mar – que tensiona, ainda mais, a atratividade entre as centralidades existentes. No contato, com o contexto urbano imediato – a antiga Avenida Beira-Mar – o novo setor alinha-se tenuemente, o que fica mais evidente quando comparamos o Parque do

Flamengo, enquanto uma versão moderna do espaço de convívio social da cidade com o mar, com o Paço Municipal. Verificamos o quanto este estava enraizado na estrutura viva da cidade existente e o grau de independência do Parque do Flamengo com o seu contexto urbano adjacente.

A aplicação dos preceitos modernos amalgamados com a exaltação dos valores da cultura brasileira – a beleza, a plasticidade e o paisagismo contextualizador de Burle Marx – atribuiu uma forte legibilidade ao lugar e uma imageabilidade de reconhecimento internacional. Desta forma o Parque do Flamengo é a expressão do duplo movimento de construção da nacionalidade e da modernidade. O modernismo de sua linguagem não estava subordinado aos princípios universais do urbanismo funcionalista, tinha peculiaridades brasileiras; fundamentava-se numa estrutura relacional que estrutura, até hoje, sua identidade formal.

Por outro lado, na análise dos procedimentos da urbanização da cidade de Porto Alegre, seguindo o mesmo percurso da cidade do Rio, primeiro a margem norte e depois a margem sul, percebe-se a diferença fundamental em relação à experiência carioca.

Sem dúvida era pertinente o consenso dos técnicos de articular o local da enseada Praia de Belas ao contexto mais desenvolvido da cidade e, saneá-la, através de aterro. Já desde os planos de conjunto de Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria, e depois de Gladosch, a idéia era de ocupação residencial na área aterrada, finalizado por uma avenida de contorno da enseada. Esta concepção, que no início da década de 50 assumiu a forma de um imenso bairro residencial autônomo, nos moldes das regras de urbanização moderna, tinha o caráter de indução deste tipo de ocupação, em uma paisagem privilegiada.

Lembrando que segundo Villaça (1998), a fixação do uso residencial intensivo das classes sociais que comandavam o mercado imobiliário era preponderantemente na direção da Av. Independência, o local eleito para testar a lição modernista das unidades habitacionais autônomas estava deslocado da tendência de ocupação vigente. Não havia nenhuma atratividade que pudesse potencializar a tão almejada ligação deste lugar com a área central. A área a ser aterrada foi superdimensionada e acabou inviabilizando a execução do próprio aterro e a concretização de sua urbanização. Pode-se interpretar, neste fato, a origem do caráter de fragmentação de sua ocupação atual.

Conclui-se que o aterro da Praia de Belas instituiu partes de novos bairros, caso dos quarteirões residenciais e dos centros administrativos. O caráter de descontinuidade está presente na implantação, pela metade, dos parques Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky e, principalmente, na indefinição funcional da orla e demonstram a falta de um projeto para todo o aterro e suas vizinhanças.

As ocupações parciais que ali existem não viabilizam uma ligação física e funcional com o lazer de orla. A análise do Capítulo 4 permite afirmar que a maioria das ocupações existentes são projetos circunscritos em si mesmo, que não fixam relações com o entorno garantindo consistência formal na ocupação da orla do aterro.

Avaliadas as duas áreas aterradas na sua integralidade e identificado que, enquanto o aterro do Flamengo criou um todo estruturado com a incorporação funcional de sua faixa de orla marítima, na versão moderna do parque de lazer à beira-mar, o aterro Praia de Belas, pela mudança de paradigma sofrido e pela incapacidade de uma redefinição de programa, construiu uma área urbana pela metade, com indefinição funcional mais grave, na sua faixa de orla.

A Legibilidade Atual do Aterro do Flamengo

A figura 97, vista aérea de 2000, indica em que aspectos a legibilidade da nova estrutura criada no aterro é perceptível.

Antes, porém examinaremos o que define uma estrutura e um todo arquitetônico. Segundo Mahfuz (1995):

"O que parece definir um todo como algo mais do que a soma de partes é a presença de um princípio de organização, com seu efeito sobre as partes."[42]

Desta forma a noção de um todo urbano está diretamente relacionada com a maneira como as partes estão organizadas. Para o mesmo autor:

"....a condição de totalidade não é caracterizada como inteireza,....., mas como uma certa correlação de componentes que vincula as partes entre si. O que pode ser inferido dessa definição é que às vezes a interrelação entre as partes pode ser mais importante do que a configuração total.

Uma importante característica dos todos, naturais ou arquitetônicos, é que não podem ser concebidos estritamente em si mesmos, separados de seus contextos."[43]

Já Villaça (1998) referindo-se a escalas urbanas maiores afirma que a estrutura urbana pode ser definida como *um todo constituído de elementos que se relacionam entre si...*[44]

Ao olharmos as diversas partes do tecido urbano que compõe a área central do Rio, mesmo com diferenças de intensidade de ocupação e de morfologia urbana, não existe dúvida que trata-se de um todo constituído de elementos que relacionam entre si.

Em relação ao Parque do Flamengo fica explícita a criação de um grão diferente – um espaço público mais dilatado – que substitui a rua corredor. É um espaço aberto e espalhado, com um padrão de ocupação diferente da cidade figurativa, limitada pela antiga Av.Beira-Mar. Porém, pela fácil leitura da organização de seus elementos, não permanecem dúvidas que trata-se de um todo urbano, de diferente estirpe.

[42] MAHFUZ, Edson da Cunha. Ensaio sobre a Razão Compositiva. UFV, Belo Horizonte: 1995. Pág. 35, 36

[43] Idem

[44] VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra- Urbano no Brasil. Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute: 1998, pág. 12

Figura 97 - Vista aérea do centro do Rio de Janeiro, 1999
Fonte: Morro da Conceição: da memória o futuro, 2000

O Parque do Flamengo, em continuidade com a área do aeroporto Santos Dumont forma um tecido urbano diferenciado da cidade compacta do centro do Rio de Janeiro. É um espaço aberto, plano, tratado paisagisticamente, na beira do mar, pontuado por equipamentos culturais e de lazer, como pode-se identificar o aeroporto Santos Dumont, o MAM, o Monumento aos Praçinhas, entre outros.

Parafraseando Comas (1986), neste projeto:

. "...a*rtefato arquitetônico e espaço aberto dialogam em pé de igualdade".*[45]

Está plenamente visível sua funcionalidade como continuidade do eixo viário, que contorna a área central, no sentido sul. A proximidade do parque do Flamengo com o aeroporto Santos Dumont, tratada paisagisticamente como um todo e magnetizada pela presença do MAM, invoca sua funcionalidade, enquanto entrada da cidade.

A nova estrutura criada no aterro, na roupagem de um parque urbano de passagem, não se identifica com as grandes superfícies verdes planas, sem tratamento paisagístico, preconizadas pelo Movimento Moderno. A vista aérea mostra um sistema de percursos com dilatações e conexões que associam, prédios e ambientes abertos, paisagisticamente tratados, com aproximações reguladas da orla marítima. Vê-se uma borda de aterro desenhada, delimitando a Marina da Glória e permitindo a atracação e o convívio dos barcos, como cenário de fundo do Parque do Flamengo. Segundo Comas (1987):

"*Não é o caso do complexo inscrito em paisagem verde homogênea, como queria Le Corbusier em seu risco para a Beira-Mar. Nem os espaços abertos do ministério se identificam com o espaço aberto ilimitado e indiferenciado associado à Carta de Atenas. São espaços abertos de figuratividade e funcionalidade específicas, uma e outra de antiga linhagem.* "[46]

A condição de totalidade está presente na correlação dos componentes que estruturam a urbanização da área aterrada. Existe uma continuidade viária, um ritmo dado pelo desenhos das pistas de alta velocidade, em consonância com o desenho das margens e uma diversidade de ambientes localizados de forma a produzirem visões e impressões variadas aos usuários.

Como pode-se observar, a composição colocou as partes que o compõem, na condução das perspectivas desejadas: a busca de uma percepção múltipla da paisagem construída e da paisagem natural. Assim, é o sentido de totalidade e de unidade, transposto à área aterrada, pelo desenho do Parque do Flamengo, que confere ao lugar, até os dias atuais, uma clara legibilidade – expressa fisicamente na organização e na

[45] COMAS, Carlos Eduardo Dias.NEMOURS- SUR- Tietê, ou A modernidade de ontem. In: Revista PROJETO nº 89 / juhno 1986, pág.90

[46] COMAS, Carlos Eduardo Dias. Protótipo e monumento, um Ministério, o Ministério. In: Revista Projeto 102, 1987. Pág 142.

estrutura relacional de suas partes – e uma imageabilidade – relacionada aos elementos de forte representatividade e plasticidade: elementos simbólicos que pontuam a composição, como as das passarelas, os objetos arquitetônicos exemplares, os monumentos, e o paisagismo de Burle Marx.

Os antigos espaços urbanos vinculados funcionalmente à orla marítima – caso do antigo Paço Imperial e do Passeio Público – como pode-se observar, foram isolados do convívio direto com a massa d'água pela perimetral litorânea que hoje contorna a área central e pela própria área aterrada. No entanto, é transparente, que a grande superfície verde do parque, associou as antigas vivências de orla e passou a representar a forma moderna deste setor da cidade de relacionar-se com a margem marítima.

A figura 97 permite detectar que trata-se de um espaço urbano, de padrão diferenciado que representa, exemplarmente, a consubstanciação do projeto de modernidade do Rio de Janeiro.

A sua permanência e vitalidade no tempo são, então, o resultado de um racionalismo brasileiro, mais livre e contextualizado, maximizado pelo paisagismo de Burle Marx, e que soube incorporar, aos preceitos da Carta de Atenas, critérios de consistência formal matizados com os valores da cultura nacional. Desta forma transformou a grande superfície do aterro em um lugar singular.

Em semelhança à solução arquitetônica e urbanística exemplar do Ministério, na Esplanada do Castelo – proximidades do extremo sul do aterro – a urbanização da grande superfície do aterro contém uma singularidade permanente.

O Parque do Flamengo, à semelhança do Ministério, pode, então, ser interpretado como um monumento, como a continuação da lição modernista brasileira, na escala da cidade, em um espaço público aberto. Neste sentido, cabem as palavras de Comas (1987):

"O ministério toma-se por uma solução exemplar de linguagem formal moderna e internacionalmente válida, mas com sabor brasileiro, respaldada pela autoridade da história da arquitetura enquanto tradição construtiva racional e nacional, dela derivando sua emblematicidade expressiva."[47]

Confluíram para esta condição peculiar o somatório de várias lógicas: a primeira delas, segundo Tsiomis (1998), a consciência da paisagem.

"Pode-se, pois, falar de uma consciência precoce da paisagem por parte das autoridades do Rio desde o século XIX. É desnecessário remontar no tempo para ter certeza de que o sítio geográfico impôs tal consciência "[48]

[47] COMAS, Carlos Eduardo Dias. Protótipo e monumento, um Ministério, o Ministério. In: Revista Projeto 102, 1987. Pág 142.

[48] YANNIS, Tsiomis (editor) Le Corbusier- Rio de Janeiro: 1929, 1936.Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 1998, pág.15

Realmente, como visto no Capítulo 2, a paisagem foi sempre um valor único, raro a ser enfrentado. Em alguns momentos significou o desmonte de morros, os aterramentos ou as perfurações. No caso da urbanização do aterro do Flamengo significou a vontade de construir uma nova paisagem urbana brasileira que exaltasse a percepção estética do lugar associada aos valores nacionais.

A segunda lógica, ainda de acordo com o mesmo autor, o desejo da elite carioca de criar um espaço urbano cosmopolita compatível com o *status* de cidade capital. Neste aspecto, a busca da modernidade, exemplificada nas intervenções urbanísticas vigorosas que a cidade empreendeu, sempre esteve estribada na ambição de transformar o Rio de Janeiro no principal centro urbano do país.

Seu *status* de cidade capital esteve ameaçado desde o início do século XX por São Paulo, na condição de capital econômica e pela transferência da Capital Federal para o Planalto Central.

Além das condições citadas, como já comentado, também contribuiu para a vitalidade e perenidade do espaço o fato da área aterrada situar-se na direção preferencial da ocupação e a sua condição de porta de entrada da cidade, articulada ao aeroporto Santos Dumont – pólo gerador de fluxos – e ao MAM – ponto focal de atividades culturais. Havia uma vontade e um compromisso público da área do Aterro do Flamengo transformar-se em um espaço público finalizado urbanísticamente.

Podemos então concluir que a urbanização do aterro Glória-Flamengo, concretizada na construção do aeroporto Santos Dumont, do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro e na implementação do projeto de Affonso Eduardo Reidy e de Burle Marx do Parque do Flamengo é testemunho de uma ação de planejamento que compôs com maestria critérios técnicos e estéticos.

A Legibilidade Atual do Aterro Praia de Belas

No Capítulo 4, afirmou-se que a urbanização do aterro Praia de Belas construiu uma área urbana inacabada com maior indefinição funcional na faixa de orla.

Ao analisarmos a figura 98 – vista aérea das margens da península, no início da década de 90 – sob a ótica da legibilidade dos espaços, constatamos que os diversos aterros da margem norte foram incorporados ao tecido da cidade figurativa atendendo a necessidade de expansão, de caráter funcional. Assim, da mesma forma que a área central do Rio, não se percebem mais os limites físicos das expansões da margem norte.

Observando a situação atual da margem sul, deparamo-nos com um padrão de ocupação oposto – uma grande superfície verde, com alguns caminhos e com a feição de canteiro de obras. Temos a mesma percepção mencionada no caso do Rio de Janeiro, trata-se de um grão urbano diferente da cidade compacta. No entanto a leitura atual do aterro Praia de Belas, ao contrário do aterro do Flamengo, revela a ausência de uma estrutura que articule as poucas ocupações presentes. O desenho do contorno da borda do aterro, como já foi mencionado, remete ainda ao acabamento da terraplenagem. As centralidades consagradas – Usina do Gasômetro e Parque Marinha do Brasil – e o novo anfiteatro Pôr-do-

Sol não estão correlacionados entre si. Parafraseando Mahfuz (1995), *estão concebidos estritamente em si mesmos, separados do contexto.*

Vê-se, ainda hoje, uma área superdimensionada, com uma ocupação esquemática, que não constitui um todo urbano.

A Av. Beira-Rio é o único elemento urbano que percorre a área como um todo e, como um fio condutor, confere-lhe uma acessibilidade de escala urbana e metropolitana.

Se nos reportarmos à definição de Mahfuz (1995) de que a noção de todo está diretamente relacionada à forma como as partes estão organizadas, a Av. Beira-Rio não constituiu uma estrutura relacional no aterro que articule espaços abertos ou elementos arquitetônicos. Porém, materializa, intrinsecamente, no âmbito do aterro, a inter-relação possível entre partes funcionalmente articuladas com o contexto da cidade e com a água.

O dimensionamento exagerado do aterro, que na década de 50 ambicionava transformar-se em um grande bairro residencial, na beira do lago, imprime ainda hoje à área aterrada o aspecto de um sítio a ser ocupado e não um lugar na beira do Lago Guaíba.

Segundo Comas (1986):

"E daí resulta um espaço aberto de maquete, perceptivamente desolador, conceitualmente passivo, experimentalmente inóspito."[49]

No seu aspecto atual é perceptível a ausência de uma idéia geral que governe as relações entre os elementos projetados. O Parque Marinha do Brasil, privado da construção de sua parte essencial – a ilha dentro do Guaíba – não preenche o vazio existente.

Assim, ao contrário da gestação do programa para o aterro do Flamengo, onde predominou a destinação pública de toda a sua extensão, o aterro Praia de Belas sempre teve sua destinação de uso atrelada ao âmbito privado. Talvez resida neste fato a dificuldade do Governo municipal de assumir a totalidade do aterro como área pública.

Conforme elucidado, o superdimensionamento da área aterrada e consequentemente a extensão do futuro bairro residencial, sem sustentação nas tendências de ocupação vigentes no período, inviabilizavam a implementação do projeto.

Passados mais de 35 anos, ao olharmos a conformação atual da área aterrada, ousamos afirmar que ocorreu um equívoco técnico. É provável que o início do processo de rompimento da legibilidade e da imageabilidade da orla da Praia de Belas resida na concepção do próprio aterro. No início do século XX a enseada Praia de Belas, limitada pela avenida de mesmo nome, possuía legibilidade e imageabilidade, diretamente relacionadas com a água.

Segundo esta ótica, o dique de cintura, percorrendo toda a extensão da área aterrada, dificultou a ocupação do aterro ligado funcionalmente à faixa de borda do lago porém, não deve ser avaliado como única barreira física responsável pelo isolamento existente.

[49] COMAS,Carlos Eduardo Dias. NEMOURS-SUR-TIETÊ, ou A Modernidade de Ontem. In: Revista PROJETO nº 89/junho 1986,pág.92.

A escala da área que havia sido aterrada trouxe dificuldades para o poder público redefinir-lhe um projeto completo. A destinação do novo uso não foi suficiente para isto.

Assim, a área do aterro ficou, por algum tempo, sem ocupação, o que provocou a diluição de sua idéia de todo na memória da sociedade gaúcha. Os projetos de caráter global foram substituídos, com naturalidade, pelos projetos parciais. Tornou-se mais fácil definir o uso do aterro por partes, como evidenciou a análise do Capítulo 4.

A falta de uma proposta urbana global na ocupação do aterro fomentou a insígnia da parte. O dique de contenção maximizou esta situação. Metaforicamente, poder-se-ia dizer que o dique de contenção do aterro Praia de Belas consagrou a barreira cultural, já existente, na sociedade portoalegrense, em relação à paisagem lacustre.

Existem formas de equacionar o problema. O Parque do Flamengo exemplificou, através da plasticidade de suas passarelas, assim como suas passagens subterrâneas, a solução do urbanismo funcionalista. Outras soluções mais recentes, no âmbito do urbanismo contextualista – caso de Barcelona – enfrentam de outra forma as barreiras físicas – como mostra o Moll de la Fusta.

As intervenções urbanísticas de Barcelona, a partir da experiência da Vila Olímpica, nos anos 90, com prosseguimento nos dias atuais, são procedimentos de qualificação dos espaços públicos de orla, com ênfase nos critérios de consistência formal, através das relações dos elementos simbólicos e espaciais da cidade; as que atribuem imageabilidade aos espaços urbanos.

A franja litorânea da cidade catalã, precisamente no entorno do velho porto, passou a ser equacionada como uma nova centralidade urbana. Ali concentrar-se-iam centros comerciais, hotéis, escolas, e outros equipamentos de grande atratividade.

A superfície marítima, chamada por Bohigas de *praça d'água*, passou a protagonista da todas as atividades permanentes a serem transformadas ou criadas no lugar. Neste conceito subjaz o valor atribuído pelo arquiteto à paisagem da orla marítima.

A experiência urbanística da reformulação do Moll de la Fusta é exemplar, no sentido da importância conferida à paisagem marítima de Barcelona, capaz de induzir à busca de soluções para suplantar as barreiras físicas existentes entre a cidade e o mar.

A frente portuária do Moll de la Fusta era de extrema complexidade viária. Compunha-se originalmente, por mais de 12 pistas de tráfego intenso que constituíam uma barreira física ao acesso da frente marítima portuária (figura 99).

O projeto ordenou as diversas secções da travessia do cinturão viário do litoral, que separava cidade velha e o mar. Neste procedimento, hierarquizou os eixos de deslocamento de veículos, criou travessias de pedestres, estacionamentos públicos e, frente ao mar, uma grande esplanada para celebrações populares, pontuada por palmeiras (figuras 100).

Conforme Manuel de Solá – Morales (1990):

"*...también organiza espacios para el aparcamiento e el paseo, el pequeño comercio y la gastronomia, y propone la supresión parcial de*

uno de los muelles centrales para configurar las superficies acuáticas como espacio unitário de mayor escala, desde Montjuïc hasta la Barceloneta."[50]

O objetivo da intervenção urbana na frente marítima era resgatar o caráter urbano deste espaço, separando o tráfego industrial, do tráfego urbano local, ajardinando tanto os passeios da Av. Colón, como o cais existente, para uma efetiva utilização dos cidadãos.

Sendo assim, o projeto organiza o espaço viário existente em três unidades espaciais, paralelas, interrelacionadas visual e funcionalmente: a nova urbanização do Passeio Colón – quatro vias, duas em cada sentido, alinhadas com as palmeiras existentes há mais de cem anos – ,a construção de uma nova via rápida, semi-enterrada, 1,50 m acima do nível do Passeio Colón, e 3,00m acima do nível da via de cintura litorânea – e o cais, propriamente dito, tratado como esplanada de interesse público e ambiental (figura 101).

A estrutura da via semi-enterrada foi idealizada com a dupla função de isolar o tráfego pesado e, no terraço superior, permitir a contemplação do mar. Neste local foram previstos bares e locais de música ao ar livre. O terraço liga-se, através de escadarias e passarelas de pedestres, tanto com o Passeio Colón, como com a esplanada do cais, que por estar em um nível um pouco elevado permite a visualização e a compreensão, simultânea, de todo o espaço do Moll de la Fusta (figura 102, 103 e 104).

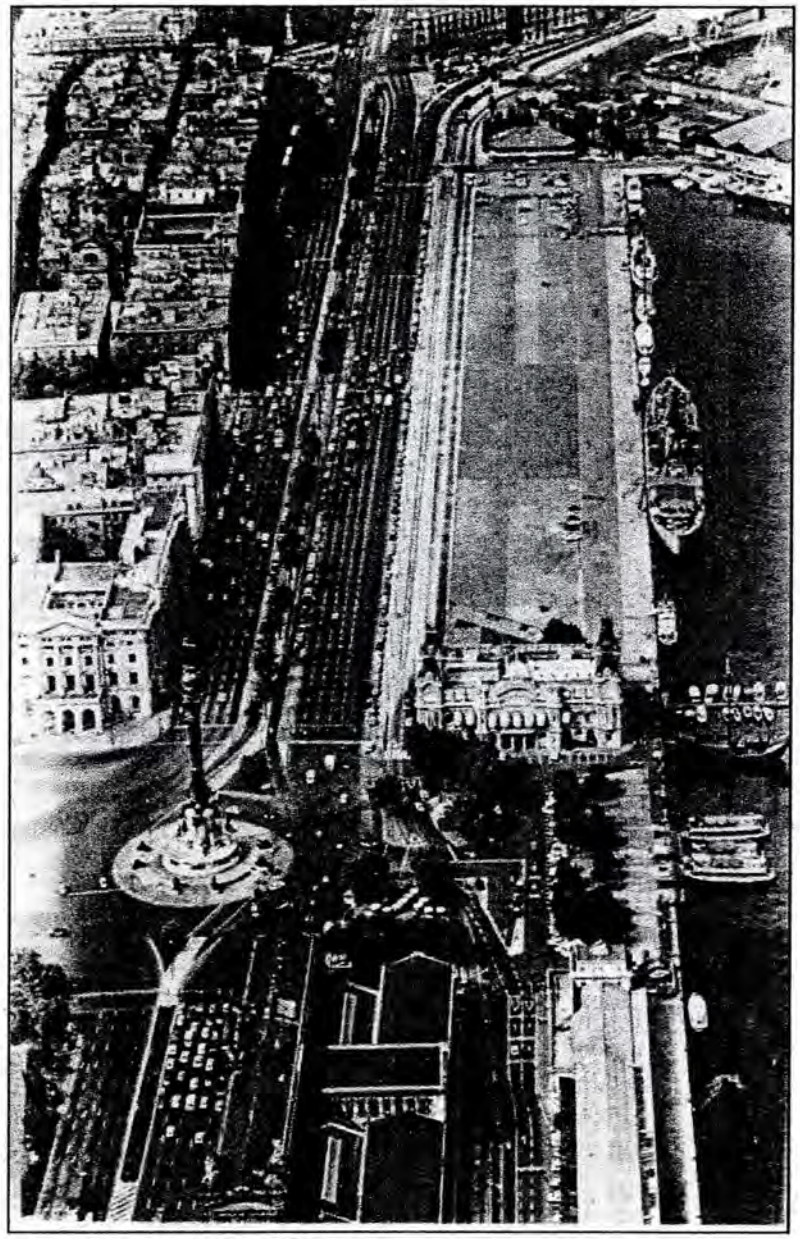


Figura 99 - Moll De La Fusta
Fonte: Revista Urbanismo 6, 1988

[50] BOHIGAS, Oriol; Buchanan, Peter; Magnago, Vittorio Lampugnani. Barcelona, Arquitectura y Ciudad. Gustavo Gili, Barcelona, 1990. Pág 161

Desta maneira, conforme Manuel de Solá Morales (1990):

"La percepción dinámica, las formas que el uso público da a los espacios, y un fuerte sentido de emplazamiento como lugar metropolitano se han querido obtener com medios de neutralidad arquitectónica y contención expresiva"[51]

Os critérios e resultados urbanísticos obtidos pelo projeto, no âmbito das conexões físicas associadas à funcionalidade da orla são também aplicáveis ao contexto da Av. Beira- Rio, no aterro Praia de Belas.

Existe, no entanto, uma distância, de caráter conceitual, entre a realidade das intervenções nas duas orlas. Em Barcelona, como tão bem afirmou Bohigas, por ocasião da discussão do projeto da Vila Olímpica, a massa de água que delimita a franja costeira da cidade, foi chamada simbolicamente de praça de água: espaço deflagrador de todos os usos propostos. Nesta afirmativa também está presente, como no caso do Rio de Janeiro, a consciência da paisagem, a importância atribuída à integração do contexto urbano com o contexto marítimo. Poder-se-ia dizer que a idéia geral que governou o projeto da orla de Barcelona foi a tentativa de construir um âmbito urbano dentro do âmbito marítimo.

Em Porto Alegre, tanto no projeto do aterro Praia de Belas para acomodar o bairro residencial idealizado, como no projeto do próprio dique, o Lago Guaíba não foi o protagonista principal dos projetos urbanísticos e continua não sendo.

É bem verdade que na década de 70, quando da organização do concurso para o Parque Marinha do Brasil, havia a intenção explícita de integrar a paisagem lacustre no convívio diário do portalegrense. No en-

Figura 100 - Moll de LA Fusta depois da reformulação urbanística
Fonte: Barcelona, Arquitectura y ciudad: 1980-1990.

[51] MORALES, Manuel de Solà. Moll de la Fusta/ Barcelona, 1981 – 1987. In: Barcelona, Arquitectura y Ciudad/ 1980-1992. Barcelona, 1990. Pág. 161.

tanto, a de não implementar a parte do projeto que ultrapassava o dique e avançava dentro do lago – essência do partido compositivo –, comprova a reduzida importância atribuída à criação de vínculos plasticamente desenhados entre a cidade e seu lago.

Quanto a este aspecto, a década de 50 marca cronologicamente o início da materialização, através das obras do dique de contenção e do aterro Praia de Belas, de uma postura, já vigente da comunidade, da não valorização da paisagem do Guaíba no equacionamento da cidade.

Até a década de 40, as propostas de urbanização da enseada Praia de Belas prolongavam o sistema viário da cidade até a borda do Guaíba, atribuindo-lhe novas funcionalidades. Foi o que observou-se na proposta de uma avenida de contorno, com parque urbano, de Moreira Maciel; na Avenida Beira-Rio com centro de negócios e área balneável, na proposta de Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, e na finalização de alguns eixos viários da cidade existente em praças secas, na beira do lago, na proposta de Gladosch.

Com a necessidade do dique de contenção, a partir da década de 50, a potencialidade da borda descola-se da cidade existente e da ocupação da área aterrada, que passa a ser equacionada pelo paradigma da cidade moderna.

O que parece ter ocorrido na construção das barreiras cumulativas entre a cidade e o lago – diques, muros, Av. Perimetral e metrô de superfície – foi a prevalência da ótica parcial de ver a cidade, pautada pelos conceitos de caráter pragmático sobre os critérios globais, que consagram valores técnicos e estéticos no âmbito da concepção urbana. O resultado foram soluções técnicas acanhadas, fruto da percepção fragmentada do espaço global da cidade.

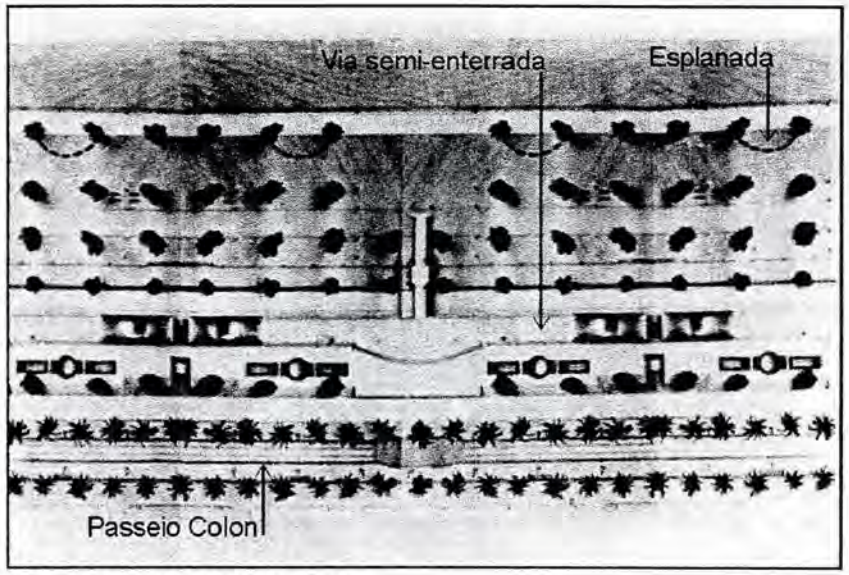


Figura 101 - Moll De La Fusta
Fonte: Revista Urbanismo 6, 1988

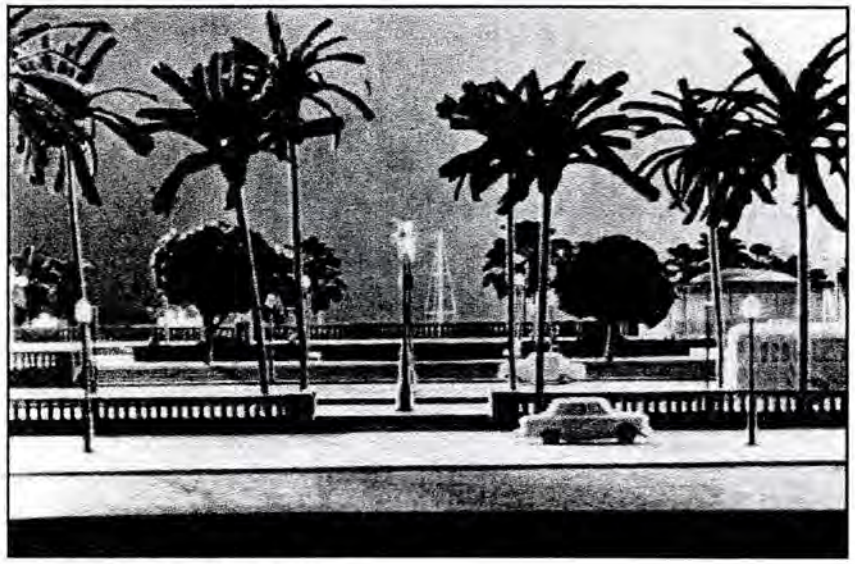


Figura 102 - Moll De La Fusta
Fonte: Revista Urbanismo 6, 1988

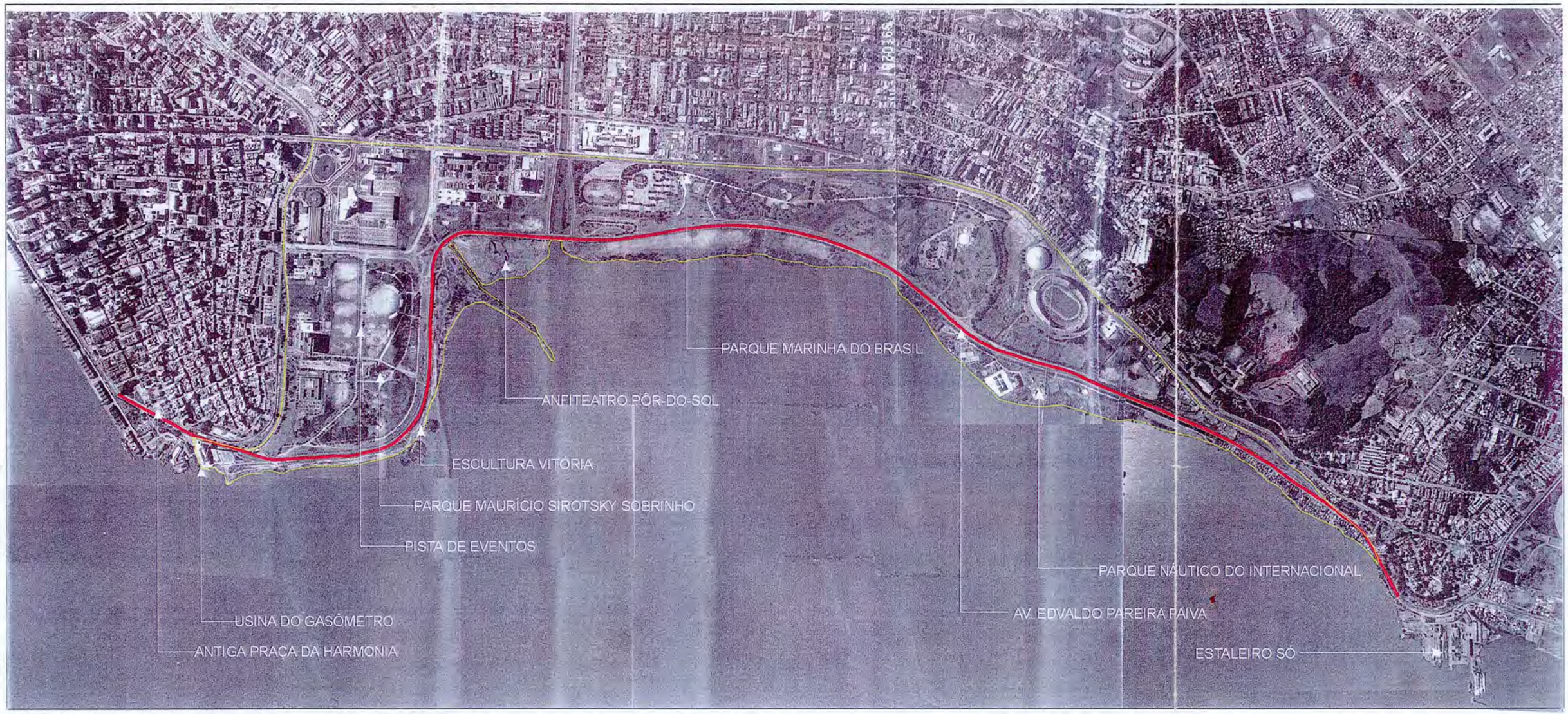


Figura 98 - Vista aérea do Aterro Praia de Belas
Fonte: METROPLAN - fotos aéreas, 1991

Em verdade, a percepção da paisagem da orla do Guaíba, relacionada à dimensão estética e simbólica do espaço, por pressupor uma abstração e por não ter correspondência em critérios estritamente técnicos, foi sempre ficando em segundo plano, nas etapas de modernização de Porto Alegre.

O desenvolvimento das duas margens demonstrou que, mesmo com trajetórias diferentes, não fixaram-se vínculos com a borda da cidade, desenhados com intenção de referenciar e usufruir a presença da extensa superfície de água, que circunda a península.

Desta forma a prática do planejamento setorial que aos poucos foi sendo incorporada aos procedimentos de modernização de Porto Alegre, em muito distancia-se da prática de Affonso Eduardo Reidy – exemplificada nos planos de urbanização do Rio de Janeiro – pontuada pelo trinômio arte, ciência e paisagem.

O histórico do aterro Praia de Belas abordado no Capítulo 3 sintetiza a afirmativa do parágrafo anterior. Ao rompimento da aplicação do paradigma modernista sobre a totalidade da área aterrada sucede-se um processo, crescente, de fragmentação, fruto da ausência de proposições alternativas que lhe reorganizassem como um todo, superando a barreira física do dique.

Se o sentido de totalidade, fruto da maneira como as partes se relacionam, é o que confere imageabilidade ao lugar, a atual falta de uma estrutura relacional entre as partes ocupadas e desocupadas do aterro Praia de Belas, com ênfase para a indefinição funcional da orla, parece ser a responsável pela sua não geração de imagens significativas.

Assim, a marca de parcialidade e de desvinculação do contexto, manifesta nos projetos analisados no Capítulo 4, é a afirma-

Figura 103 - Moll da La Fusta, terraço sobre a via semi enterrada
Fonte: Barcelona, Arquitectura y ciudad: 1980-1992. 1999

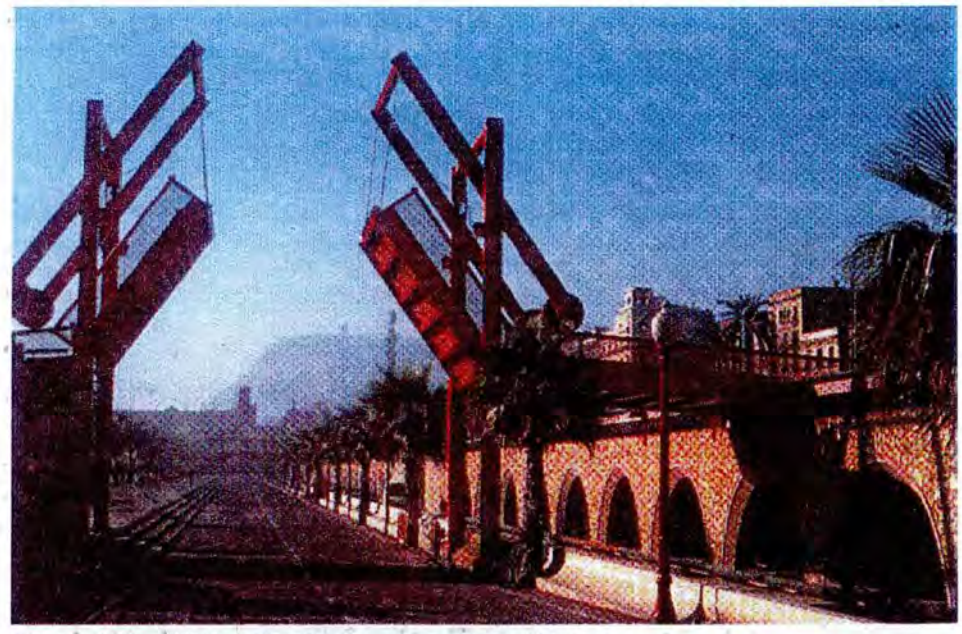


Figura 104 - Moll da La Fusta, passarela articulada
Fonte: Barcelona, Arquitectura y ciudad: 1980-1992. 1999

ção coletiva da falta de percepção da paisagem da borda do Lago Guaíba, como um todo articulado à cidade edificada.

A vista aérea da figura 98 é a demonstração plena de que o aterro Praia de Belas, ainda hoje, é apenas um sítio privilegiado e cada vez mais privatizado que não se transformou em um lugar de caráter definido.

Desta forma, a Av. Beira-Rio, o Parque Marinha do Brasil implantado pela metade, o Parque Maurício Sirotsky sem um projeto urbanístico que integre fisicamente suas duas porções, e o anfiteatro Pôr-do-Sol, assentados com independência sobre a área aterrada, não são suficientes para imprimir legibilidade e imageabilidade à área aterrada.

No entanto, na existência de aproximadamente três décadas desta estrutura urbana inacabada, germinaram novos focos de animação urbana, possíveis de articulação físico-funcional com o todo da área aterrada, especialmente com a sua borda: a Usina do Gasômetro, como centro cultural, no extremo norte do aterro e o Shopping Praia de Belas, em frente ao Parque Marinha do Brasil, pontos focais de reconhecida legibilidade no aterro.

O Shopping Praia de Belas ocupou um dos quarteirões residenciais do antigo projeto do bairro Praia de Belas e hoje constitui uma forte centralidade, com atratividade não só para a Zona Sul, mas no âmbito de toda a cidade e da área metropolitana.

A Usina do Gasômetro, desativada em 1974, foi considerada Patrimônio Cultural da cidade na década de 90. Transformou-se, então, em um centro cultural, concentrando atividades permanentes ligadas à cultura e atividades temporárias do porte de grandes exposições, shows ao ar livre, entre outros.

A revitalização do prédio através do restauro de sua estrutura física e da ocupação com atividades culturais despertaram na população a consciência das potencialidades paisagísticas do lugar, o qual passou a ser buscado como ponto de encontro para diversão ao ar livre e de fruição da paisagem do Lago Guaíba.

A Usina do Gasômetro constitui hoje o espaço público de maior interação social da orla da Praia de Belas. É a grande âncora, que clama por uma ordenação planejada que enfatize, através de algumas intervenções urbanas, a qualificação desta paisagem como um todo.

Apesar de todas as incisões urbanas sofridas no seu entorno – vias, muros e dique – a realidade atual demonstra que o lugar tem fortes relações com o tecido urbano nascido do aterro e com o local da antiga Praça da Harmonia, hoje Praça Brigadeiro Sampaio. Ao contrário do Passeio Público no Rio de Janeiro, este local, testemunho da convivência da cidade com o Guaíba no século passado, ainda tem chances de retomar este vínculo através de um trabalho de remodelagem urbana.

A presença da Usina do Gasômetro, no extremo norte do aterro e na borda do Lago Guaíba é uma centralidade pulsante, responsável única, pela relação direta da população com a margem do lago.

Da mesma forma, o shopping Praia de Belas, mesmo não localizando-se na faixa de borda do aterro, faz parte de seu contexto e constitui uma centralidade de igual importância a da Usina do Gasômetro. O fato de situar-se em frente ao Parque Marinha do Brasil, outra centralidade consagrada do aterro, ainda que desintegrada do contexto da orla, potencializaria, ainda mais, sua capacidade de interação social, se associado

ao contexto da borda do aterro.

A realidade retratada na figura 98 mostra que é preciso enfrentar o projeto urbano do espaço público da orla, que poderia despertar a consciência da paisagem e da singularidade do Guaíba para a vida dos porto-alegrenses.

PARADIGMAS URBANÍSTICOS – FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

O Movimento das Cidades Jardins e o Movimento dos Parques Ingleses

A Revolução Industrial, no final do século XVIII, modifica não só a trajetória sócio econômica da Inglaterra mas, aos poucos, atinge o desenvolvimento do mundo como um todo. As evoluções técnicas na área da produção romperam com o equilíbrio que havia entre as cidades e seu território rural. O aumento da produção agrícola, industrial e terciária e as novas técnicas da medicina promoveram o decréscimo da mortalidade infantil e o conseqüente aumento da população e das concentrações urbanas.

O desenvolvimento dos meios de comunicação terrestres, canais e ramais ferroviários, associados a outros meios de comunicação abstratos como a imprensa e o telégrafo, constituíram uma rede sincronizada de informações que proporcionou uma nova mobilidade social e uma redistribuição das populações.

Com a grande densificação populacional, cidades como Manchester e Londres, no curso do século XVIII, tiveram suas populações multiplicadas por oito e seis vezes, respectivamente.

O casco das cidades não tinha mais como acomodar os grandes aumentos de população, acumulando-se com isto sérios problemas sanitários. Nas décadas de 1830 e 1840 a Europa é invadida por focos de cólera.

O estado de miserabilidade das condições habitacionais operárias precipitou reformas sanitárias e a formulação de legislações específicas para construções de moradias operárias na periferia de Londres.

Através do século XIX foram construídos muitos bairros operários, assim como foram idealizados modelos utópicos de assentamentos industriais no meio do campo, tentando resolver a difícil questão da produção industrial e da organização social com qualidade de vida.

Além das modificações territoriais para acomodar a nova classe operária, a estrutura padrão de ruas e praças também precisou ser modificada conforme as necessidades de uma classe média em ascensão, que se sentia oprimida pelo novo ritmo trazido pela cidade industrial.

O rechaço da cidade industrial do século XIX coincidiu com a reinterpretação espacial do espontâneo pintoresco. O conceito do movimento pintoresco, que parte de uma conciliação com os valores da paisagem do campo foi testado, inicialmente, no jardim das casas rurais. Posteriormente, passou para o agrupamento de casas em torno de uma área verde e evoluiu, na escala da cidade, para os parques urbanos e para a criação das cidades jardins.

No período entre 1905 e 1925 houve um processo de urbanização na periferia de Londres através de cidades satélites, locais idealizados como a solução mais econômica e mais saudável para o problema de localização da população londrina.

Urbanisticamente estas cidades se caracterizavam por uma estrutura global hierarquizada: a entrada como ponto focal; uma estrutura viária local de traçado orgânico; um centro urbano mais denso e locais de residência diversificados. Havia uma clara e intencional noção de limite entre

cidade e campo.

Ebenezer Howard como idealizador do seu modelo econômico, junto com os urbanistas Barry Parker e Raymond Unwin, iniciaram a construção, em 1904, de Letchworth que, junto com o bairro jardim de Hampstead e com a cidade jardim de Welwyn, compõem os exemplares mais conhecidos desta experiência urbanística nos arredores de Londres (figuras 105 e 106).

As cidades jardins fizeram sentir sua influência em todo o mundo. Barry Parker trabalhou em São Paulo, onde até hoje identificamos sua influência na urbanização do setor dos Jardins. Em Porto Alegre, o bairro da Assunção também representa, com seu caráter pintoresco, um exemplar deste modelo de urbanização.

O Movimento dos Parques Ingleses, no início do século XIX, correspondeu à estruturação do modelo de parque urbano, concretizando a transferência da paisagem natural do campo para o cenário urbano, como uma maneira de aliviar as tensões urbanas e também de sanear o espaço urbano.

Teve sua origem, como indicado anteriormente, no movimento pintoresco desencadeado no final do século XVIII, como uma reação ao racionalismo e formalismo da linguagem clássica vigente na arte dos jardins na França.

O intercâmbio de idéias com o mundo Oriental e o conhecimento dos jardins dos monarcas chineses revelaram uma outra forma de organização dos espaços, baseada na compartimentação do cenário natural.

A nova percepção do espaço aberto rompe com a sintaxe compositiva do jardim barroco e busca uma aproximação amistosa com a natureza.

As composições paisagísticas se afastam da regularidade e, em uma linguagem mais orgânica, procuram reproduzir ambientes fidedignos ao contexto natural. Os jardins das casas de campo reproduzem, tal como a tela de um pintor, em escala doméstica, a paisagem de grandes parques naturais, onde o lago ou o riacho de formas sinuosas era o principal elemento da composição.

Com a estruturação do Movimento dos Parques Ingleses, fundado pelo

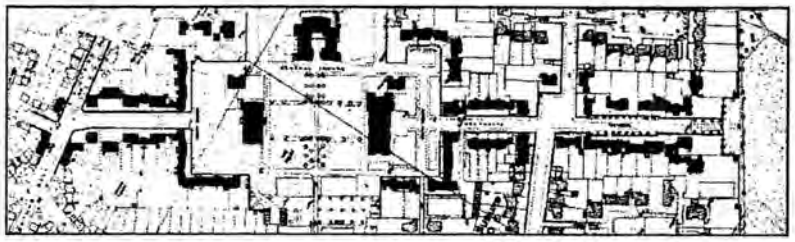


Figura 105 - Hampstead - praça central
Fonte: Formas urbanas: de la manzana al bloque, 1986

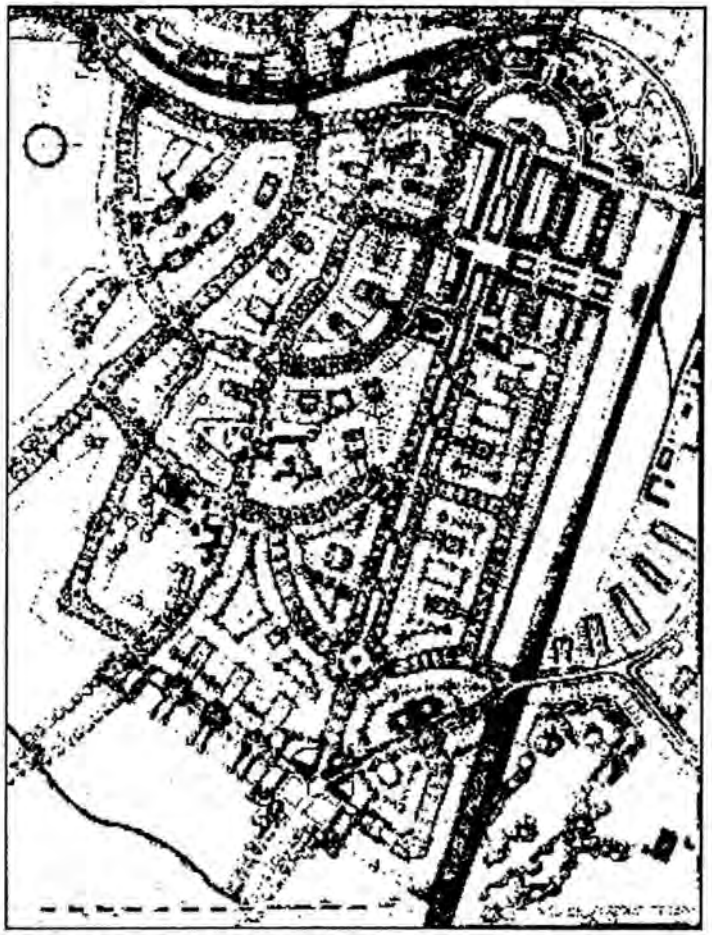


Figura 106 - " Welwyn Garden City"
Fonte: Formas urbanas: de la manzana al bloque, 1986

jardineiro Humphrey Repton e aperfeiçoado pelo arquiteto John Nash, a paisagem rural é integrada à estrutura da cidade industrial para uso coletivo, através da incorporação dos jardins dos palácios da corte, caso do Saint James Park, do Hyde Park e do Kensington Garden em Londres.

O projeto do Regent's Park, assim como de outras "squares", foi o resultado de empreendimentos imobiliários que aplicaram, na escala da cidade, o modelo dos jardins pintorescos das casas de campo do final do século XVIII, ampliados para um conjunto de casas em fita, no perímetro de uma área verde.

O modelo do parque inglês foi sistematizado e utilizado por Joseph Paxton no Birkenhead Park, nas proximidades de Liverpool. Transformou-se em uma escola, impondo-se sobre a concepção cartesiana do jardim francês tanto na Europa como na América. Frederick Law Olmsted visitou este parque, o qual lhe serviu de inspiração para o projeto do Central Park em New York (figura 107, 108)

A França também foi contagiada pelo Movimento dos Parques Ingleses. Em meados do século XIX, o plano de ação de Haussmann para a área central de Paris, através da abertura de grandes avenidas ligando monumentos da cidade, incorporou a criação de um sistema de parques urbanos ligados por avenidas. Nesta operação, à semelhança de Londres, as florestas que haviam pertencido à Coroa, o Bois de Boulogne e o Bois de Vincennes, foram introduzidas no novo tecido urbano projetado. Foram criados novos parques como o Monceau, o Monsouris e o Buttes Chaumont.

A escala dos parques incorporados na nova malha urbana de Paris exigiu a criação de uma estrutura administrativa própria, que foi dirigida , nos seus primórdios, pelo engenheiro-paisagista Jean-

Figura 107 - Inserção do Central Park na estrutura xadrez de Manhattan.
Fonte: Ciudad Americana, 1975

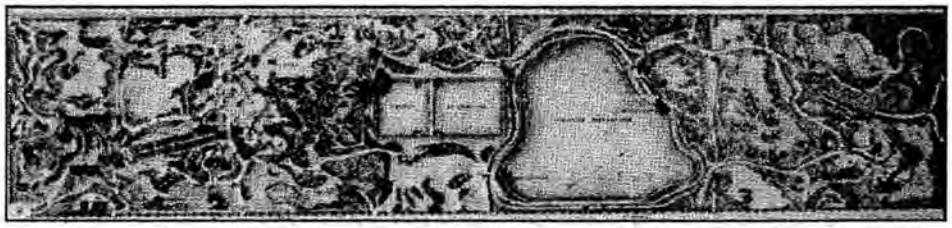


Figura 108 - Central Park, Nova Yorque, Projeto de F.L.Olmsted e C.Vaux em 1870. Inserção do Central Park na estrutura xadrez de Manhattan.
Fonte: Ciudad Americana, 1975

Alphonse Alphand. Ele idealizou o sistema de circulação como o fio condutor da funcionalidade dos parques e empreendeu as suas remodelações.

As seqüências pintorescas inglesas adotadas em Paris se restringiram ao contexto interno dos parques pois, como é de conhecimento, Haussmann retomou a retórica barroca como matriz compositiva de suas intervenções na cidade.

Paralelamente ao que sucedia na Inglaterra e na França durante os anos 40 do século XX, inicia-se nos E.U.A um movimento a favor dos parques. O Movimento dos Parques Americanos teve como maior expoente Frederick Law Olmsted, que, no ano de 1850, viaja à Inglaterra com interesse na área da agricultura, tendo contato com o Movimento dos Parques Ingleses.

No princípio dos anos 50 já havia uma discussão socializada entre colaboradores de Olmsted sobre os parques urbanos, devido ao acelerado crescimento das cidades americanas e às patologias geradas pela complexidade da vida urbana.

O projeto do Central Park, da década de 50 do século XX implantado, em uma longa faixa de terra no centro da ilha de Manhattan, foi uma de suas obras emblemáticas. Olmsted, arquiteto e paisagista, ao transferir o parque para dentro da cidade, introduziu a idéia de planejar a paisagem através de seu potencial paisagístico, de maneira que as exigências de funcionalidade urbana não interviessem na sua unidade compositiva.

Olmsted configurou os projetos dos parques das principais cidades em que atuou, Nova York, Chicago e Boston, com a estrutura gramatical da estética pintoresca absorvida dos ingleses - proporção, variedade e harmonia.

> *" En conjunto, las soluciones formales de Central Park están aún ligadas al lenguaje pintoresco inglés y a los cánones de Downing, y es especialmente en sus opciones funcionales- los recorridos- y en las relaciones que el parque instaura com la ciudad que el proyecto es una piedra angular do planning americano."* [52]

O Movimento dos Parques Americanos diferenciou-se do Movimento dos Parques Ingleses pela ênfase no uso da paisagem como instrumento urbanístico. A natureza dentro do ambiente urbano não era só um espaço aberto que traria melhores condições de saúde física e mental; transformou-se em uma unidade espacial sobre a qual se poderia reconstruir a unidade de um ambiente degradado.

A preocupação de ancorar o parque na estrutura urbana de seu entorno se manifestou, tanto nos caminhos como nas formas de mediação usadas no perímetro e nas entradas do parque. O perímetro era tratado como um fundo contínuo, onde aberturas estrategicamente calculadas, permitiam ao transeunte apreciar da rua a atmosfera interna do parque.

O contundente vazio gerado pela ruptura da relação do homem com o meio rural a partir da Revolução Industrial, e a agudização das diferenças de classe social da cidade, transvertem o parque americano no lugar de justiça social e participação democrática, um lugar público em que, em tese, todos têm os mesmos direitos.

"...los parques son el producto de una filosofia que busca reformar las condiciones de vida através de técnicas refinadas de proyecto: la

ciudad en su conjunto se convierte en la nueva escala de la intervención urbanística."[53]

Na ordenação do Brooklyn Park, Olmsted avança na sua teoria urbanística e, diferentemente do caso do Central Park quando faz um cerzimento no âmbito de seu entorno, experimenta uma intervenção urbanística global. O parque pontual se distende e acompanha o sistema viário. Adquire o significado de um vínculo urbanístico linear.

A transformação de uma configuração pontual de parque urbano para uma configuração linear dá origem ao movimento Americano das *parkways*. As áreas verdes se convertem em eixos de desenvolvimento urbano, em estruturas portantes da paisagem, acompanhando os eixos viários de maior destaque.

As *parkways* constituíram um sistema de parques urbanos que poderia atingir uma escala de intervenção regional.

Olmsted também investigou os problemas decorrentes da separação entre o trabalho e a residência. Como solução para as dicotomias originadas pela civilização, propôs a extensão planejada dos serviços urbanos da cidade até as *"suburban neighborhoods"*. Aqui, mais uma vez, está presente a idéia, originada no movimento romântico e desenvolvida pelo movimento inglês das cidades jardins, de conciliar as vantagens da cidade com os valores da natureza. A diferença do modelo inglês é o sentido de continuidade que o Movimento dos Parques Americanos introduziu: os subúrbios eram pensados como extensões da cidade e não como núcleos separados reproduzindo o ambiente urbano das cidades jardins inglesas.

É em Boston, na década de 80 do século XX, que Olmsted tem oportunidade de aplicar as idéias de um sistema de áreas verdes associado ao sistema viário, na escala do projeto urbanístico, relacionando cidade, território e região. Estabelece um sistema de *parkways* adaptado às condições geológicas e aos recursos hidrícos, preservando vales e margens de rios. Com a estratégia urbanística de um sistema urbano verde contínuo, agrega na composição da paisagem urbana a questão da preservação do meio ambiente.

Olmsted esteve presente como autor ou como colaborador em outras intervenções urbanas. Além de Nova York e Boston, também trabalhou em Chicago, San Francisco, Detroit, Buffalo, Cincinnati, entre muitas outras. Elaborou o plano de alguns campus universitários, entre eles, o de Harvard e o de Berkeley .

O Movimento dos Parques Americanos evoluiu da escala de uma parte da cidade para uma estrutura urbana, enfocando a paisagem como um instrumento urbanístico de planejamento.

Surge, paralelo ao movimento "town planner", um outro movimento que buscará o controle formal do conjunto urbano, no âmbito urbanístico e arquitetônico.

[52] DAL CO, Ciucci; Elia, Maneeri; Tafuri, Manfredo. La Ciudad Americana. Gustavo Gili, Barcelona. 1975 pág. 168

[53] Idem. pág. 171

UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
BIBLIOTECA

Foi o "City Beautiful", versão americana dos experimentos urbanos realizados por Haussmann em Paris, que se corporifícou nos plano de Washington e de Chicago. Representou o desejo de transpor para a América o modelo de cidade europeu.

Reformas Urbanas - As Intervenções de Haussmann em Paris

O processo de congestionamento populacional surgido durante o século XVIII e inicio do século XIX induziu à procura de formas de organização urbana capazes de desobstruir o casco antigo das cidades, transformando-as em cenários eficazes do desempenho das classes dominantes.

Assim se estruturam o Movimento das Cidades Jardins na Inglaterra, as transformações de Haussmann em Paris, as extensões de Amsterdam ou o urbanismo de Frankfurt.

Todas estas ações tinham em comum a intenção de controle do espaço edificado de amplas áreas de seus territórios e só puderam se concretizar por gestões centralizadas de uma única autoridade pública ou de autoridades semi-públicas, como associações, incorporações imobiliárias, sindicatos, entre outros.

No período de 1851 a 1870 Haussmann é guindado ao cargo de Prefeito do Sena, com a missão de formular o ambicioso programa de realizações de Napoleão III, formatando o lugar institucional da burguesia francesa.

"...Como método de gestión, Haussmann desarolla la teoria del gasto produtivo."

"...La riqueza de los contribuyentes es la riqueza de la ciudad. El mejor resorte para aumentar el presupuesto es fomentar el enriquecimiento de los contribuyentes. El instrumento y el producto de esta estratégia son las grandes realizaciones." [54]

Esta forma de gestão garantiu vitalidade financeira e dinamicidade à própria administração municipal, permitindo que as mudanças urbanísticas fossem executadas em curto espaço de tempo.

O chamado "modelo haussmanniano" consistiu em uma alteração da estrutura urbana da Paris do século XIX, de tom mais eloqüente e global em sua área central - noção de conjunto - e de tom mais pontual em sua periferia - noção de elementos autônomos.

As características atribuídas ao modelo – conjunto, coerência e unidade – revelam-se circunscritas à área central de Paris: abertura de uma rede viária de grandes avenidas, com caráter de eixos retilíneos monumentais, articulando antigos ou novos monumentos que, ressaltados pelo duplo procedimento de alargamento de seu entorno e vinculação visual entre si, se transvertem em novos espaços urbanos monumentais.

[54] PANERAI, Philippe R.Castex, Jean. Depaule, jean- Charles. Formas Urbanas: De la manzana al bloque. Gustavo Gili, Barcelona, 1996 pág. 20

Subjazem ao modelo haussmaniano de embelezamento de Paris no mínimo três estratégias de caráter diverso, mas de uma coerência irretocável enquanto sustentabilidade do modelo: uma audaciosa estratégia comercial e econômica; uma estratégia social de lutar contra a insalubridade e impor a imagem da modernidade no centro de Paris, transformando-a na capital do mundo; uma estratégia cultural de enfatizar a continuidade da cultura clássica como meio de hierarquizar as diferenças sociais da cidade burguesa.

A retomada da linguagem clássica na reprodução do sistema de eixos e praças configurados em rede, com espaços urbanos de destaque monumental, e a racionalidade cartesiana de caráter autoritário como elemento de composição, marcaram, no final do século XIX, a conquista da dominação burguesa na França.

A unidade da intervenção no âmbito da área central de Paris é uma característica herdada do modelo de cidade barroca que, ao longo de seu desenvolvimento, também necessitou de reajustes estruturais tomando como elemento de ordenação e obtenção de unidade urbana, os bulevares e avenidas – estratégia aplicada por Sixto V em Roma, unindo pólos consagrados do território através de extensas vias e, transformando-os em pontos de referência perspécticos. A concepção formal do modelo de Haussmann, balizada pelo valor visual de representação do espaço urbano, também referencia a herança clássica barroca.

O argumento técnico da modernização através do saneamento e do embelezamento da cidade realmente sensibilizou a burguesia francesa

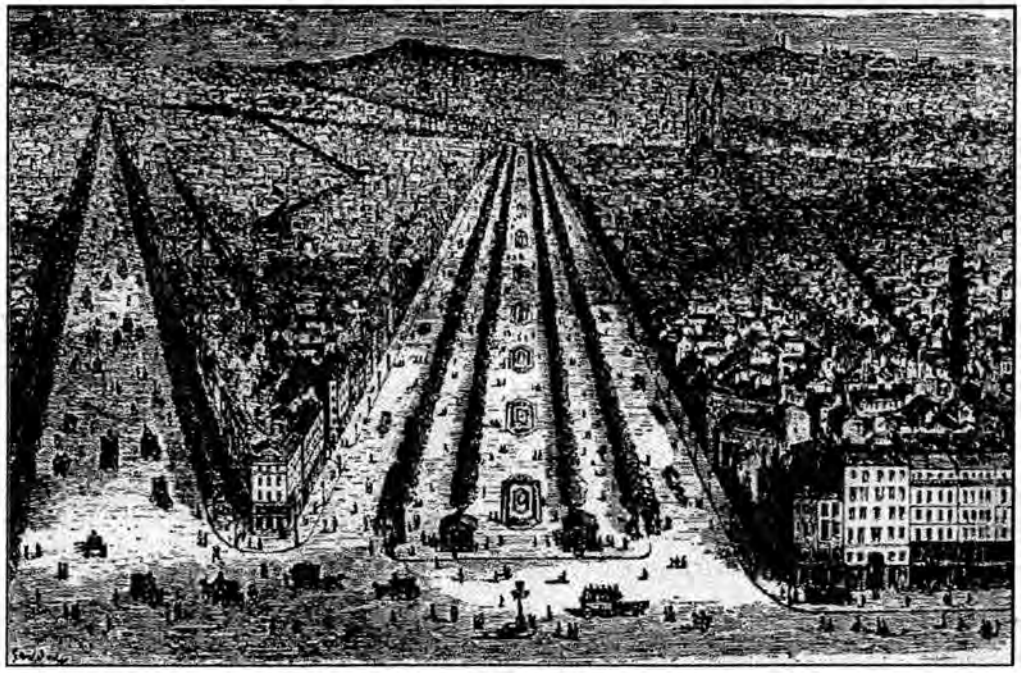


Figura 109 - Boulevard Richard Lenoir - 1863, Paris.
Fonte: Diseño de la ciudad - El Arte y La ciudad Contemporânea, 1982

e, posteriormente se transformou no signo de modernidade ambicionado pelas burguesias em formação no continente americano.

No modelo de Haussmann, o argumento da modernização e da salubridade se traduziu através de três funções básicas: dar saúde à população pelo saneamento das infra-estruturas; transportar; e dotar a estrutura da cidade de equipamentos. Houve uma inovação conceitual da rua, enquanto eixo de ligação entre partes, que passou a exercer, simultaneamente, várias funções. Assim, a via foi concebida como uma rede rápida de distribuição de pessoas e mercadorias, como uma rede de infra-estrutura de água, gás e esgoto, como rede de distribuição de equipamentos (centros administrativos, escolas, correio, mercados, estações ferroviárias, entre muitos outros) e, primordialmente, como ponto de encontro da burguesia. Os bulevares urbanizados com vegetação, bancos, quiosques e luminárias, associados com os equipamentos elencados acima, corporificaram o espaço moderno da burguesia francesa (figura 109).

Em síntese, poder-se-ia dizer que o confronto entre o caráter de monumentalidade das ocorrências urbanas do período de Haussmann e o Movimento dos Parques Ingleses, ratificados como paradigmas urbanísticos do final do século XIX e início do XX, têm em comum a idéia da dilatação do espaço urbano. Aí reside a insígnia da imagem de modernidade: lutar contra a insalubridade, conquistando para a cidade espaços mais amplos, mais iluminados e mais arejados, em oposição ao modelo de cidade concentrada e fechada do período medieval.

Esta sintonia entre os dois paradigmas advém de uma origem comum: a dualidade entre o campo e a cidade retratada nas relações entre o parque e a cidade, entre a cidade e a vila ou subúrbio. No entanto, diferente do Movimento dos Parques Ingleses, que incorporam áreas abertas particulares para o domínio público ou, na versão Americana de Olmsted, quando o parque urbano adquire um sentido de continuidade com as *parkways*, as avenidas e os espaços abertos no entorno de alguns monumentos, as chamadas aberturas "Haussmannianas" são construídos pela obliteração de um tecido urbano fechado e compacto, revelando, junto com a idéia de saneamento, uma idéia de autoritarismo e determinação de uma gestão centralizadora.

O Movimento "City Beautiful"

"...- Chicago es la ciudad milagro del sistema americano en su época de autonomia económica. Con su portentoso desarollo es la prueba de las excelencias del proprio sistema capitalista, realizado en su forma heroica y libre de obstáculos."[55]

Chicago, no final do século XIX, representava a expressão máxima do aparato urbano do "*laissez-faire*" onde a intervenção urbana era controlada especulativamente pelos interesses do mercado imobiliário. Seu tecido reticular típico das cidades americanas, posteriormente utilizado

[55] DAL CO, Ciucci; Elia, Manieri; Tafuri, Manfredo La Ciudad Americana. Gustavo Gili, Barcelona, 1975. Pág. 11

como instrumento cartográfico para definição de limites do território, era ocupado por torres prismáticas que disputavam em altura a quantidade de inversão de capital no solo urbano. Tipologicamente se diferenciava do tecido urbano da cidade européia pela independência entre os arranha-céus e o espaço urbano público.

As novas forças políticas que iriam assumir o poder com a eleição dos republicanos em 1896 eram favoráveis a uma política exterior de abertura, denominada de política exterior imperialista da "porta aberta" que entraria em conflito com a ideologia do *"laissez faire"* dominado pelos especuladores imobiliários.

Daniel H. Burnham era um dos arquitetos com maior projeção nas construções das torres de Chicago, porém sempre manifestava o desejo de se envolver com outro tipo de trabalho na área da arquitetura.

Quando Chicago é escolhida como a sede da Exposição Colombina, projetada para o ano de 1893, Burnham era o profissional, dentro da Escola de Chicago, com o perfil para ousar a utilização de outra linguagem arquitetônica, compatível com o novo ideário republicano.

A exposição Colombina de 1893 foi o cenário idealizado pelos republicanos para representar a abertura da economia americana para o mundo. O conjunto da exposição deveria expressar o equilíbrio e o vigor de um novo desenvolvimento, diverso da originalidade da arquitetura da Escola de Chicago.

Tendo tido contato com a Exposição Internacional de Paris de 1889, é natural que os americanos tenham escolhido como cenário para a nova imagem idealizada, a retórica classicista da referida exposição.

Nesta época, Olmsted já havia desenvolvido um trabalho de reconhecimento nacional, através da introdução do conceito de paisagem como um sistema estruturador da escala urbana. Neste sentido foi consultado para a eleição do local mais adequado para sediar a Exposição Colombina. No ano de 1890 é composta a equipe que iria empreender a exposição sendo Daniel H. Burnham responsável pelo setor de edificações e F. L. Olmsted pela *"Landscape"*. (figura 111)

"...El éxito de la coloboración entre Burnham, intérprete de la exigencia de máximo volumen, y Olmsted, defensor de su Lagoon Park, se concreta en um dibujo a gran escala, a grafito y mina blanca sobre papel oscuro"[56]

que foi aprovado e na sua maior parte executado. Esta experiência conjunta representou a síntese do trabalho integrado da concepção do contexto e do objeto arquitetônico – planejamento e controle espacial dos centros urbanos.

Desta linha de ação nasceu o movimento de "City Beautiful" que propugnou o controle formal do conjunto urbano, tendo como matriz inspiradora a cidade mais bela do mundo: Paris.

[56] Dal Co, Ciucci, Elia, Manieri, Tafuri. La Ciudad Americana. Gustavo Gili, Barcelona, 1975. Pág. 11

Dentro deste viés, a Exposição Colombina extraiu do contexto ordenado e monumental da Exposição Parisiense a linguagem do classicismo como a mais adequada para transmitir ao mundo os novos valores de estabilidade e ordem da sociedade americana.

A opção pela linguagem do classicismo também teve a influência dos arquitetos do leste americano, significando o uso da cor branca para toda a massa edificada, a força unificadora e democrática do conjunto.

Assim o desenho unitário do setor dos E.U.A impôs o sentido de ordem, de grandeza e de eficiência que a sociedade americana ambicionava transmitir aos visitantes.

A construção dos pavilhões públicos mais representativos da exposição, em linguagem clássica monumental, pode ser considerada um prelúdio do Movimento City Beautiful, por ter sido a primeira experiência urbana estruturada segundo um controle coordenado, com intenção de se contrapor à prática da cidade xadrez do *laissez-faire*, com o desejo de substituir o individualismo dos arquitetos da Escola de Chicago pelo trabalho ordenado de controle da escala urbana.

O *Jackson Park*, com seu imenso lago – elemento organizador da concepção – inspirado duplamente na escala monumental dos conjuntos clássicos e no conceito americano da *Landscape* de Olmested, representou a hospitalidade e a pujança da sociedade americana (figura 110).

Segundo Elia (1975), é correto interpretar a procedência Olmstediana do Movimento City Beautiful, encabeçado por Burnham, enquanto teoria racionalizadora da estrutura dinâmica da cidade.

Identificam-se aspectos do movimento do Movimento City Beautiful na linha urbanística desenvolvida por Burnham através da definição arquitetônica de determinados setores da cidade, especialmente os centros de negócio, em linguagem monumental. A configuração de espaços públicos monumentais carregados de valores simbólicos, à semelhança da

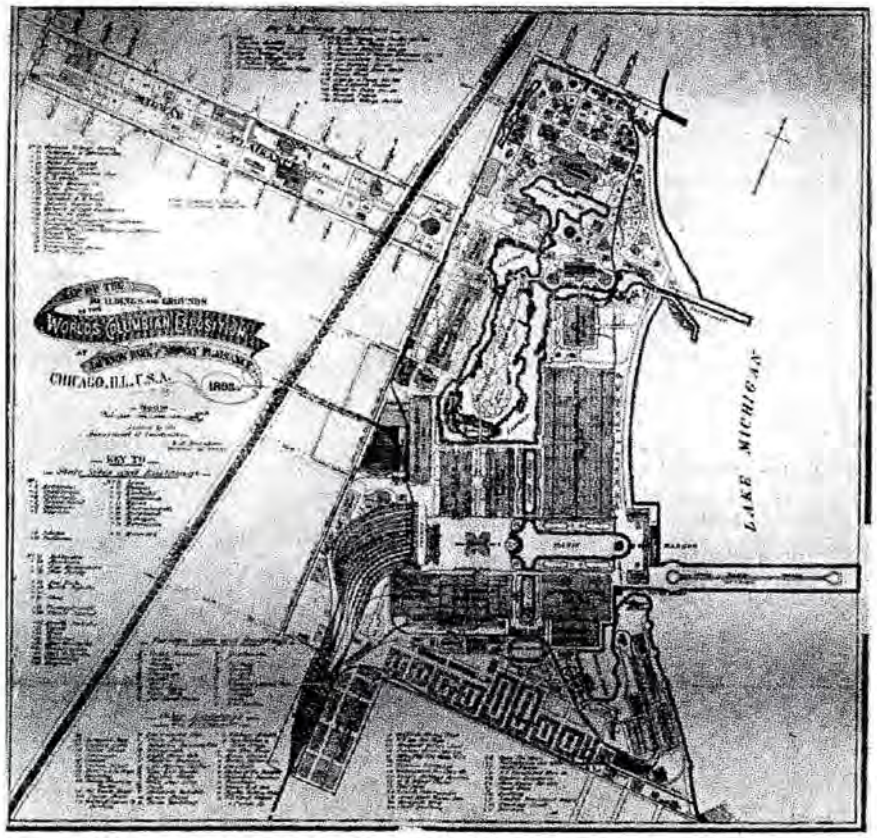


Figura 110 - Exposição Colombina - planta geral do Jackson Park.
Fonte: La Ciudad Americana, 1975

experiência urbanística de Paris, em Chicago se reveste de valores cívicos.

Apesar de sua origem estar atrelada a uma experiência urbanística de conjunto, a cidade branca da exposição Colombina, na prática as experiências do Movimento City Beautiful, caso de Washington e de outros conjuntos monumentais em cidades americanas, se restringiram a planos de ordenação de setores urbanos.

Enquanto concepção global, foi no Plano de Chicago de 1907 idealizado por Burnham junto com F. H. Bennet, que a teoria do City Beautiful foi aplicada na escala da cidade e extrapolada para a escala metropolitana. O plano se caracterizou por critérios de eficiência, realismo e estética, dentro da concepção empresarial americana.

O plano (figura 112), define uma rede de vias radiais em relação ao centro econômico da cidade. O centro urbano tradicional é deslocado para o sul, em função da estrutura da rede ferroviária existente na desembocadura do Rio Chicago. Neste ponto, onde dois braços de trilhos do trem simetricamente postados em relação a um espaço vazio avançam sobre o lago, é idealizado um Centro Cívico Monumental. Este espaço, definido formalmente por um prédio central de cúpula monumental flanqueado por dois outros prédios de escala mais reduzida, é a expressão mais persuasiva do Movimento City Beautiful no Plano de Chicago.

Cabe também destacar o tratamento ordenado da frente do lago através de um extenso parque linear incorporando as áreas degradadas do parque ferroviário, e o traçado de uma grande avenida circular sobre a estrutura reticular existente na cidade desde o século XVIII.

Figura 111 - Chicago, Exposição Colombina, vista geral.
Fonte: Ciudad Americana, 1975

Segundo Munford[57] (1975), o Movimento City Beautiful reduziu o trabalho do arquiteto à idealização de um cenário urbano harmonioso em um contexto urbano adverso.

A prática de criar setores da malha urbana definidas formalmente por um conjunto arquitetônico grandioso, de densidade arquitetônica unitária, foi ao encontro dos anseios dos especuladores imobiliários e, neste aspecto, o movimento se coloca frontalmente oposto à ideologia dos parques e avenidas - parques de Olmsted.

F. L. Olmsted Júnior, já no início do século XX, explica alguns dos enunciados do movimento:

" *dimensão e forma das ruas; dimensão, caráter dos edifícios e sua localização em relação recíproca e com os espaços públicos; deslocamento das zonas sem edificação; tratamento de tais zonas sem edificar, eventual presença de ruas, caráter e distribuição dos objetos emergentes, como árvores, postes, valas, etc...*" [58]

Percebe-se que são diretrizes de um plano que regra todo o conjunto do espaço, os menos densos e os mais densos e, neste âmbito, coincide com o planejamento global da cidade. Concentra em alguns nós e eixos estruturais da cidade um controle organizativo e formal, ou seja, algumas zonas de uso público de destaque que deveriam ser definidas formalmente, em três dimensões, segundo os preceitos do Movimento City Beautiful.

Cabe ressaltar, por último, que a idéia de composição de massas edificadas com o conceito idealizado por Olmsted de "*Landscape,*" foi utilizada

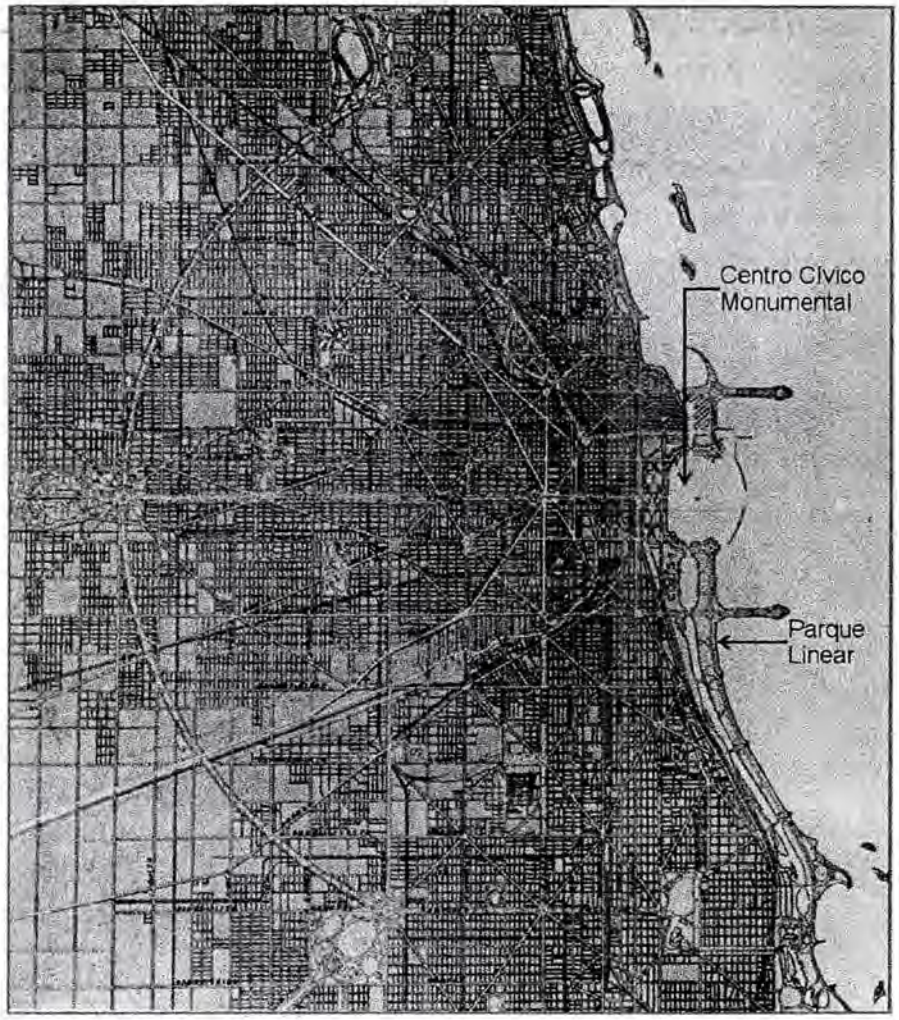


Figura 112 - Plano de Chicago.
Fonte: La Ciudad Americana,1975

[57] LEWIS Munford, Sticks and Stones, Norton, Nueva York 1924. Pág. 131 in Dal Co, Ciucci; Elia, Manieri; Tauti. La ciudad Americana. Gustavo Gili, Barcelona, 1975. Pág. 59

[58] DAL CO, Ciucci; Elia, Manieri; Tauti. La ciudad Americana. Gustavo Gili, Barcelona, 1975

posteriormente pela política imperialista americana, como a forma compositiva de contextos urbanos contraditórios através da conjunção da ordem e da beleza.

O paradigma urbanístico das cidades belas influenciou muitos planos urbanísticos na América do Sul, tendo no projeto de Alfred Agache para a entrada da cidade do Rio de Janeiro um exemplo emblemático.

A Cidade Moderna

"...La arquitetura moderna es el estúdio de um modelo nuevo de ciudad, distinto del tradicional, y empieza cuando los artistas y los técnicos – llamados a colaborar en la gestión de la ciudad posliberal - son capaces de proponer un nuevo método de trabajo livre de las precedentes divisiones institucionales"...[59]

O desenvolvimento tecnológico empreendido durante todo o século XIX surtia efeitos também na tecnologia de construção dos edifícios, especificamente quanto às estruturas de aço. Abriam-se possibilidades de novas especulações formais: balanços, grandes alturas, vencimento de grandes vãos. Também os avanços na área de motores a combustão permitiram o uso da engrenagem dos barcos, posteriormente dos automóveis e finalmente, dos aviões.

Todas as possibilidades de expansão e de movimento, conquistadas no âmbito do objeto edificado e da cidade, ficavam tolhidas e amarradas quando tentavam se harmonizar com a linguagem dos estilos históricos vigentes.

Na pintura, os Impressionistas já haviam rompido com a representação figurativa e sinalizavam, junto com outros movimentos, o Cubismo e o Fauvismo, por exemplo, a redução da estrutura visível dos objetos e das paisagens, explicitando formalmente a sua componibilidade.

Arte e técnica passam a formar um todo nas criações artísticas. A arquitetura também é contagiada pelo novo método de investigação científica.

Gropius e Mies Van der Rohe, através da Bauhaus, concretizam o novo método de projetar. Le Corbusier, em Paris, avançou nos estudos de um procedimento científico de decomposição e recomposição de elementos na obtenção da nova forma: a casa standard Dominó.

A cidade é interpretada através de sua funcionalidade. Esta idéia, já introduzida por Haussmann nas intervenções de Paris, frente a uma estrutura social definida na relação entre proprietários privados e espaço público, privilegiava somente as atividades terciárias - comércio e circulação - indutoras da valorização do solo urbano e sintonizadas com a tipologia do edifício entre divisas.

A concepção de funcionalidade da cidade moderna antagoniza com a da cidade pós-liberal ao eleger como funções principais da cidade o habitar, o trabalhar, o cultivar o corpo e o espírito e o circular. Habitar foi considerada a função primordial, as demais são funções que completam e

[59] BENEVOLO, Leonardo. Diseñõ de la ciudad- vol.5- El arte y la ciudad contemporánea. Gustavo Gili, Barcelona 1982 pág. 99

qualificam o ato de morar.

A casa passa a ser a célula básica para a montagem da nova cidade privilegiando, no novo modelo, as exigências dos cidadãos e não mais as do proprietário do lote urbano.

A mudança da tipologia do tecido urbano contínuo, da cidade burguesa pela casa isolada, quebra a articulação da tessitura da cidade compacta.

Uma diferença essencial entre a chamada modernidade de Haussmann, no final do século XIX, e a modernidade consubstanciada no modelo *"Ville Radieuse"* de Le Corbusier, projeto finalizado depois de sua viagem à América, é que a primeira resultava de um pacto entre os interesses públicos e os privados, e a segunda idealizava a supremacia do controle público sobre todo o espaço da cidade. (figura 113)

A primeira mascarava a criação de um grande negócio imobiliário que lhe deu sustentabilidade em termos de gestão, à semelhança da exploração do solo urbano na cidade arquétipica do *laissez-faire*, a Chicago no final do século retrasado.

A segunda sonhava com uma sociedade idealizada onde todos conviveriam harmoniosamente em um grande espaço público.

As unidades de habitação foram acopladas em altura formando as unidades de vizinhança. Na forma de torres isoladas e posteriormente, com o aperfeiçoamento do modelo, na *"Ville Radieuse"*, na forma de edifícios contínuos chamados *"redents"*, absorvem toda a complexidade dos serviços de um bairro, racionalizando, em único bloco ou no conjunto deles, a autopista elevada, a rua de serviços, as células de habitação com jardim individual e na laje de cobertura os grandes equipamentos coletivos.

Ao soltar as unidades de vizinhança do solo, através de pilotis,

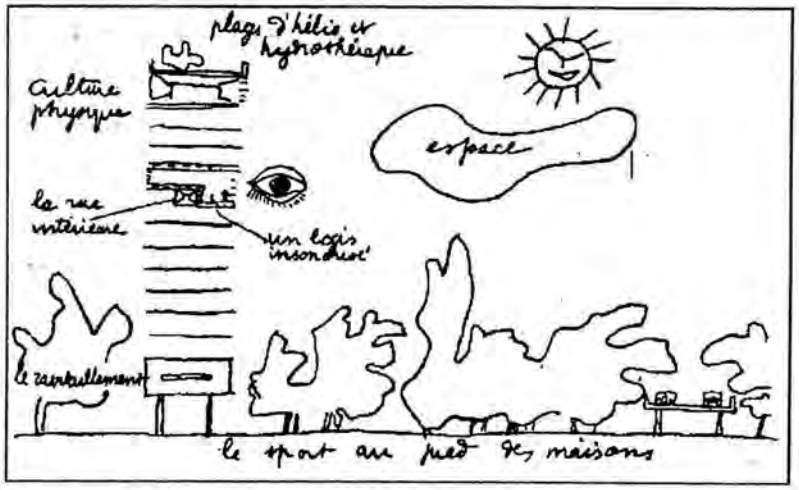


Figura 113 - Corte de um edifício da "Ville Radiense" de Corbusier.
Fonte: Diseño de la ciudad - El Arte y la Ciudad Contemporánea, 1982

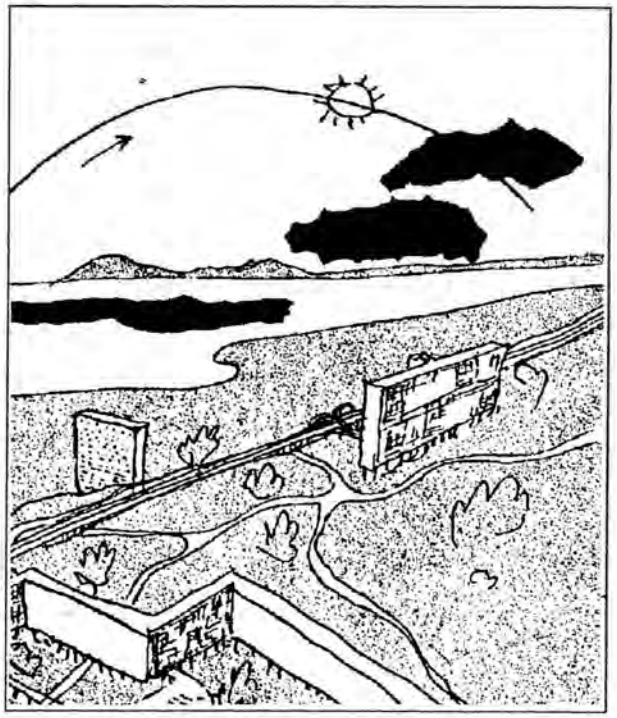


Figura 114 - A Cidade Parque. Desenhos de Le Corbusier.
Fonte: Diseño de La Ciudad - El Arte y la Ciudad Contemporánea, 1982

Le Corbusier obtém uma superfície de parque contínua; assim as áreas verdes em forma de praças, parques ou *"parkways"*, pontuais ou lineares, assumem a escala de uma superfície de fundo sobre a qual as atividades acontecem e os objetos arquitetônicos são distribuídos (figura 114).

A idéia de parque urbano ganha a escala global da cidade, aberta, iluminada, propícia ao desempenho, em velocidade, dos veículos e em tranqüilidade, dos pedestres.

Se estrutura o novo paradigma da cidade parque que, junto com as cidades jardins e as "parkways americanas, intencionavam equacionar a coexistência de duas realidades irredutíveis, o campo e a cidade.

"...La ciudad se convierte en un parque preparado para las distintas funciones de la vida urbana." [60]

A formalização física, no modelo de cidade moderna, da continuidade do espaço público, essência do paradigma citado, é tão exacerbada que se impõe pela desintegração total do tecido urbano existente, o que resultará na própria inexeqüibilidade do arquétipo imaginado.

Desta forma, com exceção das experiências de Brasília e Chandigard e de alguns conjuntos habitacionais, a totalidade do protótipo criado não teve lugares nem contextos, se reduziu a um genial esquema formal. A sua recusa de considerar a existência do contexto e as características peculiares de cada lugar, somadas à exacerbação da escala do espaço público, representaram a desintegração do modelo enquanto forma factível de construção e gestão da cidade.

Berlage e a Escola de Amsterdam

No período de 1850 à 1920, Amsterdam, como Londres, Paris, entre outras cidades européias, teve sua população triplicada por três, com a industrialização dos Países Baixos e a retomada da comercialização de seus produtos.

Não havia na cidade consolidada espaço para alojar as grandes massas de operários. Inicialmente, ao redor de 1852, sociedades filantrópicas e depois cooperativas operárias tentaram resolver o problema, subvencionando parte da construção de unidades habitacionais.

A partir de 1896, a Municipalidade assume a gestão do problema habitacional expandindo os limites do perímetro, na zona sul e fazendo concessões de terrenos para construções populares.

Em 1901 foi aprovada uma lei específica sobre a habitação, colocando a disposição da comunidade créditos financeiros para planos de habitação, aquisição de terras e construção de conjuntos habitacionais.

[60] BENEVOLO, Leonardo. Diseñõ de la ciudad. Vol. 5 El arte y la ciudad contemporánea. Gustavo Gili, Barcelona, 1982 pág. 123

A solução institucional do problema da moradia, desde a etapa do planejamento urbano até a construção das unidades de habitação em grande escala, enquadra Amsterdam na ótica da cidade moderna: ocupação das novas extensões urbanas ao sul através da solução tipológica de associação das células habitacionais em altura, organizadas em quarteirões.

O Plano Berlage, iniciado em 1903 e aprovado em 1916, correspondeu à urbanização de uma superfície de 1380 ha, anexada ao sul de Amsterdam, com produção de mais de 10000 unidades habitacionais.

A estrutura urbana da cidade até o início do século XX compunha-se do núcleo central com ruas e canais concêntricos e de uma área de sistema ortogonal, correspondente ao primeiro plano de expansão, no ano de 1875, projeto do Eng. Kalf, que havia criado problemas de encontro de direções, na conjunção dos dois sistemas urbanos.

Berlage assumiu a linha conceitual de enlaçar o seu projeto da expansão sul com a cidade de origem e ignorar a trama xadrez de Kalf. Como primeira formalização de modelo, experimenta a idéia de cidade jardim com um parque urbano que caracterizava a separação física com a cidade existente.

A segunda proposta, aprovada pela Municipalidade, se reveste tanto de um caráter autônomo enquanto organização de quadras – praças assinaladas como pontos especiais, recebendo os equipamentos da escala de bairro; relação dos espaços exteriores e interiores através de um tratamento diferenciado das fachadas – como de um caráter de conjunção urbana sinalizado na articulação com a cidade existente através da ordenação do traçado monumental de algumas vias.

A estrutura viária principal, do território ganho pela expansão do perímetro urbano tem como ponto focal a nova estação ferroviária: Estação Minerva.

Poder-se-ia afirmar que o Plano Berlage associa com sensibilidade dois modelos de estruturação do tecido urbano, um modelo macro estrutural, de escala monumental, e um médio de nítida conotação pintoresca.

O traçado monumental estrutura o território da área expandida e se articula com alguns elementos da trama existente, quando faz uso da retórica clássica através da simetria, do alinhamento, da ordenação das fachadas, do tratamento formal diferenciado das esquinas, rompendo, intencionalmente, o sentido de ordenação, da sinalização da hierarquia viária e do uso de equipamentos urbanos como pontos focais do sistema viário (figura 115).

O traçado secundário, em continuidade com o traçado monumental, organiza os quarteirões e determina os pontos focais na escala do bairro. Através de inflexões, quebra, em alguns lugares, o alinhamento visual criando perspectivas diferenciadas.

A ocupação dos quarteirões definidos pelo Plano Berlage caracterizará a atuação da Escola de Amsterdam. A malha urbana resultante da junção dos dois sistemas urbanos induziu a dois modelos de ocupação; um que confirma o caráter monumental, através das edificações que emolduram os eixos viários principais; outro, adequado ao modelo das cidades jardins, produz conjuntos habitacionais autônomos, de menor escala, centrados em praças no interior dos quarteirões.

O primeiro conjunto habitacional é realizado em Spaarndammerbuurt, ao encargo do arquiteto Michael de Klerk, que no início do século XX lidera o movimento da Escola de Amsterdam.

O conceito mais importante subjacente a este movimento, era a intenção de integrar o desenvolvimento urbano das expansões da cidade com a construção de habitações sociais, nos moldes de uma nova arquitetura.

A escola de Amsterdam representou um dos derradeiros movimentos de conquista de uma arquitetura urbana que surgia da concepção do novo traçado urbano e do desenho da ocupação dos quarteirões.

O movimento americano City Beautiful, que também procurou a definição arquitetônica do espaço urbano, era conceitualmente oposto à Escola de Amsterdam. Apoiava-se no planejamento dos espaços públicos, preferencialmente de negócios, destacados da estrutura urbana do entorno pelo tratamento urbanístico e arquitetônico alinhado com a retórica clássica. Ao contrário dos valores sociais que moviam a construção em massa de conjuntos habitacionais em Amsterdam, o Movimento City Beautiful pautava-se por uma moral cívica.

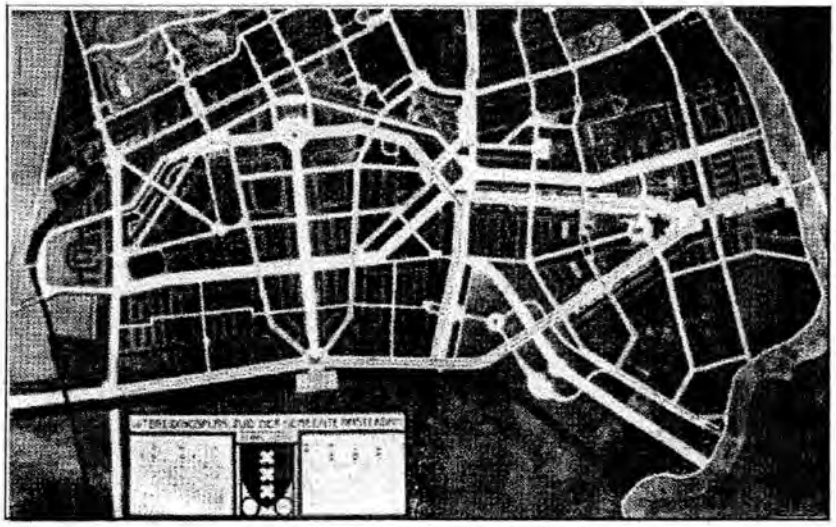


Figura 115 - H. P. Berlage: plano para a expansão sul de Amsterdã, 1916.
Fonte: Formas Urbanas: de la manzana al bloque, 1986

LEGISLAÇÃO SOBRE A URBANIZAÇÃO DA PRAIA DE BELAS

Em 1914, através do Plano de Melhoramentos, é proposto um projeto de ajardinamento de uma faixa ao longo da Praia de Belas em conjunto com a urbanização da Área Central.

Em 1936, através do estudo elaborado pelo eng. L. A. Ubatuba de Farias e pelo urbanista Edvaldo Pereira Paiva, é proposto um grande aterro na enseada da Praia de Belas com programa de zona residencial.

Entre 1939 e 1941, o arquiteto contratado pela Prefeitura Arnaldo Gladosch apresentou vários estudos para a área da Praia de Belas, como parte integrante do Plano Diretor de Porto Alegre. Na proposta de 1936, cria um aterro de menores proporções, também com destinação residencial.

Em 1950, o eng. Fernando Mendes Ribeiro propõe um projeto de urbanização da Praia de Belas, também através de aterro, incluindo o Morro Santa Tereza.

Em 1951, o urbanista Edvaldo Pereira Paiva propõe um novo plano de urbanização para a área.

Em 1955 a Câmara Municipal aprova o plano definitivo do traçado do bairro Praia de Belas, através da Lei nº1487, de autoria dos urbanistas Edvaldo Pereira Paiva e Carlos M. Fayet.

Em 1956 são lançados os editais de concorrência pública para a efetivação das obras do aterro, iniciado em novembro do mesmo ano.

Em 1959 a Câmara Municipal aprova a Lei nº1966 que disciplina as construções da zona residencial da área aterrada, e a Lei nº2046 do Plano Diretor de Porto Alegre, que incorpora o plano definitivo do bairro Praia de Belas.

Em 1961 a Câmara Municipal aprova a Lei nº2330 que modifica o tamanho e forma do aterro; reserva à Universidade Federal do Rio Grande do Sul o setor de superquadras próximas à Ponta da Cadeia, através de permuta com a Prefeitura de área próxima ao Parque Farroupilha.

Em 1962 a Câmara Municipal aprova a Lei nº2434 que altera a Lei nº1966/59 e a Lei nº2330/61 criando as condições necessárias para a localização do Centro Administrativo.

Em 1963 o Prefeito José Loureiro da Silva sanciona a Lei nº2694, que cria um Parque Público no aterro Praia de Belas conjuntamente com a Av. Beira Rio.

Em 1966 a Lei nº2907 estabelece as áreas destinadas à implantação do Centro Esportivo Estadual, no projeto de urbanização da Praia de Belas, na beira do Guaíba.

Em 1967, a Lei nº3071, dá ao Parque da Praia de Belas a denominação de Parque Marinha do Brasil.

Em 1970, a Lei nº3414 revoga a Lei nº1966/59, que disciplina as construções no aterro e a Lei nº2434/62, que criava as condições para a localização do Centro Administrativo, e dispõe sobre os novos usos da área da Praia de Belas e as edificações.

BIBLIOGRAFIA

1. ARÍS, Carlos Martí. Las variaciones de la identidad/Ensayo sobre el tipo en arquitectura. Ediciones del Serbal. Barcelona, 1993.
2. ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único/desmanchando consensos. Vozes. Rio de Janeiro, 2000.
3. ABREU, Maurício de A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. IPLANRIO. Rio de Janeiro, 1997.
4. ASHIHARA, Yoshinobu. El diseño de espacios exteriores. Gustavo Gili. Barcelona, 1992.
5. BARREIROS, Eduardo Canabrava. Atlas da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro/ensaio 1565-1965. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro, 1965.
6. BELLO, Helton Estivalet. O ecletismo e a imagem da cidade: caso Porto Alegre. Dissertação do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. UFRGS, 1997.
7. BENCHIMOL, Jaime Lamy. A Modernização do Rio de Janeiro. In Del Brenna. Giovanna Rosso (org.). O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II. Index. Rio de Janeiro, 1995.
8. BENEVOLO, Leonardo. História de la arquitetura moderna. Gustavo Gil. Barcelona, 1977.
9. _____. Diseño de la ciudad-5/el arte y la ciudad contemporánea. Gustavo Gil., Barcelona, 1982.
10. BERTUSSI, Paulo Iroquez [et al.]. A arquitetura no Rio Grande do Sul. Mercado Aberto. Porto Alegre, 1983.
11. BOHIGAS, Oriol; BUCHNAN, Peter; LAMPUGNANI, Vittorio Magnago. Barcelona arquitetura y ciudad. 1980-1992. Gustavo Gil. Barcelona, 1990.
12. BRUAND, Yves. Arquitetura contemporânea no Brasil. Editora Perspectiva S.A. São Paulo, 1981.
13. BRUANT, Catherine. Donat Alfred Agache: urbanismo uma sociologia aplicada. In Ribeiro, Pechman. Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 1996.
14. CABRAL, Gilberto; ALMEIDA, Maria Soares de. Áreas funcionais no PDDU/ instrumentos de intervenção propositiva no planejamento de Porto

Alegre. In: Reformulação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre. G.T.3.5. – Patrimônio Ambiental Natural e Cultural. Secretaria do Planejamento Municipal, 1996.

15. CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira. Affonso Eduardo Reidy: O poeta construtor. Universitat Politécnica de Catalunya. Escola Técnica Superior D' Arquitetura de Barcelona, 1999.

16. CARDOSO, Adauto Lúcio. O urbanismo de Lúcio Costa: contribuição brasileira ao concerto das nações. In Ribeiro, Pechman. Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 1996.

17. Catálogo da exposição do M.A.M. - abril de 1962

18. CAVALCANTI, Lauro.(Org.) Paço Imperial. Rio de janeiro. Sextante Artes. São Paulo, 1999.

19. CEEE. História ilustrada de Porto Alegre. Já Editores. Porto Alegre, 1997.

20. CLIFFORD, Derek. Los jardines, história, trazado, arte. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1970.

21. COLQUHOUN, Alan. The beaux arts plan. In: Essays: un architectural cristicism modern architecture and historical change. M.I.T. Press. Cambridge, 1981.

22. COMAS, Carlos Eduardo Dias. Cidade funcional versus figurativa: a partir do bairro. In: Revista Arquitetura/ Urbanismo, nº 9, 1986.

23. _____ Protótipo e monumento, um ministério, o ministério. In: Revista Projeto 102, agosto 1987.

24. _____ Arquitetura moderna, estilo corbu, pavilhão brasileiro. In: Arquitetura/ Urbanismo nº26. out/novembro 1989.

25. _____ Arquitetura brasileira anos 80. um fio de esperança. In: Arquitetura/ Urbanismo nº28. fev/março 1990.

26. _____ Década e meia de arquitetura brasileira. In: Arquitetura/ Urbanismo nº49. ago/setembro 1993.

27. CORONA, Eduardo. O parque do flamengo. In: Acrópole n°337. Março, 1967.

28. COSTA, Lúcio. Lúcio Costa: registro de uma vivência. Empresa das Artes. São Paulo, 1995.

29. _____ O aleijadinho e a arquitetura tradicional. In: Xavier, A. (Ed.), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes

Universitários de Arquitetura, 1962.

30. _____ Razões da nova arquitetura. In: Xavier, A. (Ed), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

31. _____ Carta depoimento. In: Xavier, A. (Ed), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

32. _____ Depoimento de um arquiteto carioca. In: Xavier, A. (Ed), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

33. _____ Conceito de monumentalidade. In: Xavier, A. (Ed), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

34. _____ Considerações sobre arte contemporânea. In: Xavier. A. (Ed), Sôbre Arquitetura. Porto Alegre, Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

35. CULLEN, Gordon. El paisage urbano: tratado de estética urbanística. Blume. Barcelona, 1974.

36. CZAJKOWSKI, Jorge (Org). Do cosmógrafo ao satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Centro de Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 2000.

37. DAL CO, Ciucci; ELIA, Manieri; TAFURI, Manfredo. La ciudad americana. Gustavo Gili. Barcelona, 1997.

38. FABRIS, Annateresa (Org). Ecletismo na arquitetura brasileira. Nobel. São Paulo, 1987.

39. FRANCO, Sérgio da Costa. Porto Alegre, guia histórico. Editora da Universidade/ UFRGS. Porto Alegre, 1992.

40. FARIA, L.A. Ubatuba; MOACYR, Gabriel Pedro. Atlantida cidade balnear (arte-projeto). In Boletim Sociedade de Engenharia, nº 30, 1939.

41. _____ Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre. Prefeitura Municipal, MIMEO, 1938.

42. FRAMPTON, Kenneth. História critica de la arquitectura moderna. Gustavo Gili. Barcelona, 1983.

43. FERRAZ, Marcelo Carvalho (coord). Affonso Eduardo Reidy. Editorial Blau. Instituto Lina Bo Bardi e P. M. Bardi, Lisboa, Portugal, 2000.

44. FILHO, Luiz Emygdio de Mello. O Moderno jardim da praia do Botafogo. In: Revista Municipal de Engenharia. Julho/Setembro, 1954.

45. GOULART, Nestor Reis Filho. Quadro da arquitetura no Brasil. Perspectiva. São Paulo, 1970.

46. IPLANRIO. Rio cidade: o urbanismo de volta às ruas. Mauad. Rio de janeiro, 1996.

47. JELLICOE, Geoffrey y Susan. El paisaje del hombre, la conformacion del entorno. Gustavo Gili. Barcelona, 1995.

48. KAUFMANN, Emil. De Ledoux a Le Corbusier. Origen y desarrollo de la arquitectura autónoma. Gustavo Gili. Barcelona, 1982.

49. KLIASS, Rosa Grena. Parques urbanos de São Paulo. Pini. São Paulo, 1993.

50. Le Corbusier. In: Casabella. Janeiro/ fevereiro, 1987.

51. LEME, Maria Cristina da Silva (Coord). Urbanismo no Brasil 1895-1965. Studio Nobel. FAUUSP: FUPAM. São Paulo,1999.

52. LYNCH, Kevin. L'image de la cité. Dunod. Paris, 1969.

53. _____ Planificación del sítio. Gustavo Gili. Barcelona, 1980.

54. MACEDO, Silvio Soares. Quadro do paisagismo no Brasil. Quapá. São Paulo, 1999.

55. MACIEL, João Moreira. Um plano geral de melhoramentos. Revista EGATEA, Porto Alegre, mês 11-12. V.I, ano 1914.

56. MAGALHÃES, Ana Luiza Petrik (Coord) Morro da Conceição: da memória o futuro. Sextante. Prefeitura, Rio de Janeiro, 2000.

57. MAHFUZ, Edson da Cunha. Ensaio sobre a razão compositiva. UFU. Belo Horizonte, 1995.

58. MINDLIN, Henrique E. Arquitetura moderna no Brasil. Aeroplano Editora. Rio de Janeiro, 1999.

59. MONEO, Rafael. Paradigmas fin de siglo. Los noventa, entre la fragmentación y la compacidad. In: Arquitetura Viva n°66, 1999.

60. MONTANER, Josep Maria. Después del movimento moderno arquitectura dela segunda mitad del siglo XX. Gustavo Gili. Barcelona, 1993.

61. MOTTA, Flávio Lichtenfels. Roberto Burle Marx e a nova visão da paisagem. Nobel. São Paulo, 1983.

62. O jardim do aeroporto Santos Dumont. In: Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, abril/setembro 1955.

63. OLIVEIRA, Clóvis Silveira. Porto Alegre: a cidade e sua formação. Gráfica Metrópole. Porto Alegre, 1993.

64. OLIVEIRA, Alberto Tavares D.; CAPPELLETTI, Angela Maria; OZÓRIO, Sérgio Rovan. Trabalho arqueológico na Praça Brigadeiro Sampaio. In: Revista do CEPA, Santa Cruz do Sul, nº 27/28, jan/dez, 1998.

65. ORCIVOLI, Affonso. Cidade do conhecimento. In: Revista Arquitetura/ Urbanismo nº 90, 2000.

66nº. OYARZUN, Fernando Perez. Precisions sobre uma viagem, uns projetos e algo mais. Projeto nº102.

67. PANERAI, R. Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, J. Charles. Formas urbanas: de la manzana al bloque. Gustavo Gili. Barcelona, 1986.

68. PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João F. Estudos urbanos – Porto Alegre e seu planejamento. Editora da Universidade/ UFRGS. Porto Alegre, 1993.

69. PAIVA, Edvaldo Pereira. Expediente urbano de Porto Alegre. Oficina Gráfica da Imprensa Oficial, Porto Alegre, 1943.

70. _____ Urbanização da Praia de Belas. In: Separata da Revista do D.P.M. Porto Alegre. Dezembro, 1951.

71. _____ Problemas urbanos de Porto Alegre. Palestra realizada no auditório "Tasso Corrêa" do Instituto de Belas Artes. Porto Alegre, abril, 1951.

72. _____. Novo bairro residencial. In: Boletim da Sociedade de Engenharia. Porto Alegre, nº20, 1937.

73. PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. In: Revista do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro, maio/junho de 1941.

74. _____ Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. In: Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, julho de 1941.

75. Parkway da avenida Beira Mar. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, abril/junho de 1953.

76. PATETTA, Luciano. História de la arquitectura (Antologia crítica). Celeste Ediciones. Madrid, 1997.

77. PELLIN, Roberto. Revelando a Tristeza. volume I. Porto Alegre, 1979.

78. _____ Revelando a Tristeza. volume II. Porto Alegre, 1996.

79. PEREIRA, Margareth da Silva. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: Ribeiro, Pechman. Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 1996.

80. PEREIRA, Sônia Gomes. O Projeto de modernização da cidade do Rio de Janeiro no início do século. In: Mitteilmgen Der carl justi – vereinigung E.U. Zur Förderung der kunst wissenschafthichen jusammen ar beit nit spanien und portugual mitteilungen, 1995 (7 jahrgang 1995)

81. PIÑON, Helio. Miradas intensivas. Edicions de la Universitat Politécnica de Catalunya. Barcelona, 1999.

82. PIÑON, Helio. El espacio urbano moderno y sus perversiones. Texto não publicado, 15 de março de 2000.

83. QUARONI, Ludovico. Proyectar un edificio: ocho lecciones de arquitectura. Xarait ediciones. Madrid, 1980.

84. REIDY, Affonso Eduardo. Estudo de urbanização da área resultante do desmonte do morro de Santo Antônio. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, julho/setembro, 1948.

85. _____ Museu de arte moderna do Rio de Janeiro. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, julho/setembro, 1953.

86. RIBEIRO, J. O. Saboia. Urbanização da esplanada de Santo Antônio. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, janeiro, 1944.

87. RIBEIRO, J. O. Saboia. Urbanização da esplanada de Santo Antônio e de suas adjacências. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, janeiro, 1945.

88. ROWE, Colin; KOETTER, Fred. Ciudad collage. Gustavo Gili. Barcelona, 1981.

89. _____ The mathematics of the ideal villa and other essays. The M.I.T. Press. Cambridge, 1976.

90. ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. Martins Fontes. São Paulo, 1995.

91. RYKWERT, Joseph. Los primeiros modernos. Los arquitectos del siglo XVIII. Gustavo Gili. Barcelona, 1982.

92. SANHUDO, Ari Veiga. Porto Alegre: crônicas da minha cidade. Movimento. Porto Alegre, 1975.

93. SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth da Silva, PEREIRA; Romão Veriano da Silva et alii. Le Corbusier e o Brasil. Tessela/Projeto,

São Paulo, 1987.

94. SEGAWA, Hugo. Ao amor do público – jardins no Brasil. Studio Nobel: FAPESP. São Paulo, 1996.

95. SEGAWA, Hugo. Arquiteturas no Brasil 1900-1990. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997.

96. SILVA, José Loureiro da. Um plano de urbanização. Globo. Porto Alegre, 1943.

97. SITTE, Camillo. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. Ática. São Paulo, 1992.

98. SOARES, Maria Carlota de Macedo. A urbanização do aterrado Glória-Flamengo. In: Revista de Engenharia do Estado da Guanabara. janeiro/ dezembro, 1962.

99. SOUZA, Célia Ferraz; MÜLLER, Dóris Maria. Porto Alegre e sua evolução urbana. Editora da Universidade/UFRGS. Porto Alegre, 1997.

100. SOUZA, Célia Ferraz; PESAVENTO, Sandra Jatahy. Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Editora da Universidade/UFRGS. Porto Alegre, 1997.

101. SUMMERSON, John. A linguagem clássica da arquitetura. Martins Fontes. São Paulo, 1994.

102. TANDY, Cliff. El paisage urbano. Blume. Madrid, 1980.

103. TOUSSAINT, Michel; Rosa, Vassalo. Lisbon Expo 98. Editorial Blau. Lisboa, 1996.

104. TRABUCCO, Marcelo. La composición arquitectónica. Editorial de Belgrano. Buenos Aires, 1996.

105. TSIOMIS, Yannis (editor) Le corbusier – Rio de Janeiro: 1929/1936. Prefeitura da Cidade do Rio de janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

106. TURAZZI, Maria Inez. Marc Ferrez: fotografias de um artista ilustrado. Cosac & Naify Edições. São Paulo, 2000.

107. VENTURI, Robert. Complejidad y contradicción en la arquitectura. Gustavo Gili. Barcelona, 1972.

108. VENTURI, Robert; IZENOUR, Steven; SCOTT BROWN, Denise. Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Gustavo Gili. Barcelona, 1978.

109. VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo. Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

110. VINCENT, Claude. O jardim de Botafogo. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, janeiro/março.

111. XAVIER, Alberto; MIZOGUCHI, Ivan. Arquitetura moderna em Porto Alegre. Pini. São Paulo, 1987.

112. WEIMER, Günter (Org). Urbanismo no Rio Grande do Sul. Editora da Universidade/ UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto. Porto Alegre, 1992.

113. ZEVALLOS, Augusto Ortiz de. Nuevo parque cultural de Lima. In: Revista Ambiente n°82, 2000.