

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

PORTO ALEGRE: EVOLUÇÃO URBANA E CIDADANIA

Celia Ferraz de Souza

Boletim Gaúcho de Geografia, 20: 116-119, dez., 1995.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38189/24572>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



Portal de Periódicos
UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - dez., 1995

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

PORTO ALEGRE: EVOLUÇÃO URBANA E CIDADANIA

Celia Ferraz de Souza *

“Em Maurília, o viajante é convidado a visitar a cidade, ao mesmo tempo em que observa velhos cartões-postais ilustrados que mostram como esta havia sido: a praça idêntica, mas com uma galinha no lugar da estação de ônibus, o coreto no lugar do viaduto, duas moças com sombrinhas brancas no lugar da fábrica de explosivos. Para não decepcionar os habitantes, é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões-postais e prefira-a à atual, tomando cuidado, porém, em conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem precisas: reconhecendo que a magnificência e a prosperidade de Maurília metrópole, se comparada com a velha Maurília provinciana, não restituem uma certa graça perdida, a qual, todavia, só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de gracioso, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional – que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudades daquilo que se foi.”

Ítalo Calvino¹

A cidade vai se transformando, através de seu processo de desenvolvimento e crescimento, por necessidade de se adaptar às novas demandas. Muitas vezes, chega a surgir um clamor de toda a comunidade, no sentido de sua adequação aos novos tempos. Todavia, assim que ela se transforma, olhares saudosistas não faltam para dizer o quanto ela era bela e, por que não, feliz. Calvino, como sempre na sua sensibilidade, soube captar esse sentimento através da aproximação da imagem atual da cidade com seus antigos cartões-postais.

Na verdade, junto com as formas da cidade que se vão ou que se transformam, vão-se, também, passagens de vida dos habitantes, experiências comuns, locais de encontro significativos ou mesmo de emoções vividas. A perda dessas referências concretas passa a ter um valor inestimável para as pessoas que ali viveram, mas normalmente elas só se dão conta, a partir do momento irreversível, assim como também acontece na perda de outros valores.

Nas cidades, há locais mais coletivos do que outros, ambientes por onde quase todos, ou determinados grupos passam em determinada época e que, portanto, ganham um significado especial para aqueles que os desfrutam. O que está se falando aqui é da correlação que se estabelece entre o espaço, o tempo e o habitante. O espaço é vivência. Se um espaço tem significado, significa, também, que esse espaço tem valor. Por isso, para que um *viajante* dê aos lugares o mesmo valor que aqueles que vivem o seu cotidiano, é preciso que ele acompanhe a leitura da cidade com os seus cartões-postais, como sugere Calvino.

Nesse sentido, precisamos espalhar os *cartões-postais* da nossa cidade, não só entre os viajantes, aqueles que nos visitam e nos deixam, mas também, e principalmente, para aqueles que vivem entre nós. Eles não partem da cidade, mas, raramente chegam a ela. Desconhecem seu centro, ou seus bair-

ros, sua história, seu passado, suas raízes, não criando, portanto, nenhum quadro de referências e valores. Para esses, os espaços da cidade são todos iguais. Não há hierarquia, nem relações. Também entre as crianças e jovens, é importante que ensinemos a leitura da cidade, para que eles em pouco tempo, passem a lê-la sem o uso dos postais, percebendo seus significados e seus valores. Como ainda não tiveram tempo de experimentar por completo a complexidade do meio urbano, poderão então percebê-la, através deste novo olhar.

Quando temos a consciência de que estamos de posse de um bem valioso, imediatamente nos acomete um sentimento de preservação. Entretanto, só se preserva um bem, um patrimônio, quando se tem conhecimento e reconhecimento do seu valor real, seja ele dado pelo seu valor pecuniário, de uso, cultural (artístico, social), ou afetivo. Portanto, se há interesse na preservação de determinado objeto, é preciso dar conhecimento de seu valor. No caso do objeto ser a cidade, se não houver a transmissão dos valores através das gerações, eles terão que ser transmitidos por outros meios. Só com o conhecimento das raízes da cidade, de sua evolução, positiva ou negativa, da transformação de seus espaços e de suas práticas sociais, o habitante será capaz de compreender o seu significado, dar-lhe o devido valor, permitindo-o lutar pela preservação do seu patrimônio, transformando-o também em um cidadão, no verdadeiro sentido da palavra. Estaremos, então, acionando um dos mecanismos mais fortes para a construção da cidadania.

Dessa forma, a leitura da cidade que se quer transmitir é aquela que permita ao cidadão ver, através da cidade do presente, os espaços do passado e de suas práticas sociais. Com esse procedimento, ele conseguirá formular críticas mais fundamentadas, tendo, assim, melhores condições delas repercutirem na construção dos rumos do futuro da cidade.

O caso da evolução urbana de Porto Alegre -- Porto Alegre, a capital do Estado mais meridional do Brasil, teve seu processo de desenvolvimento mais tardiamente que as outras principais cidades brasileiras. Toda a região onde hoje se encontra o Rio Grande do Sul pertenceu, até o início do século dezoito, à Espanha. Somente com os tratados para delimitação das fronteiras, Utrecht e principalmente o de Madrid em 1750, é que Portugal passa a tomar posse dessa região por direito, já que, de fato, isso era uma realidade. Para viabilizar a ocupação do território, aqui chegaram os açorianos, dos quais muitos deles não saíram de Porto Alegre, que era o porto de melhores condições de embarque para o interior. Em 1773, esse povoado, antes mesmo de se tornar vila ou cidade, apenas na condição de freguesia, recebe a incumbência de sediar a capital da Província, por ter se tornado um porto de significativa importância, tanto para o embarque e desembarque de passageiros, como de escoamento da produção da região -- na época, o trigo. A nova função administrativa e o incremento da comercial, vai acarretar um aumento de população ao núcleo urbano.⁷

No século passado, já durante o Império (1822-1889), a cidade e a região receberam um grande contingente de imigrantes alemães, que aqui chegaram basicamente em duas levas. A primeira, a partir de 1824, por um período menor que dez anos. A segunda, a partir de 1850. Ao se instalarem no campo, passaram a desenvolver a atividade agrícola, para a qual foram chamados, enquanto os outros permaneceram em Porto Alegre ou nas cidades que foram surgindo em função dessa ocupação, ao longo do Rio dos Sinos e dos afluentes do Jacuí (Caí, Taquari, Pardo e Pardinho), dedicando-se predominantemente ao comércio e elaboração de manufaturas.

Em 1875, esse contingente imigratório aumenta e, junto com ele, as funções que a cidade assumia então. Parte dos italianos, que também veio para cá trabalhar na agricultura, assim como os alemães, ficou em Porto Alegre e nas demais cidades, fundadas por eles mesmos, tendo em Caxias do Sul seu centro de irradiação.

Os alemães, por terem chegado antes, já se encontravam organizados economicamente quando os italianos para cá vieram. Serviram, então, de intermediários entre os novos habitantes e suas necessidades, através do comércio regional que ora se estabelecia entre a capital e as colônias. Com o tempo, as indústrias começaram a substituir as importações, representando, então, a fase de industrialização que Porto Alegre assume desde o final do século, coincidindo com a implantação da República, em 1889.

Apesar de estar colocada de forma sintética, essa exposição nos permite perceber que há uma correlação biunívoca entre os acréscimos e decréscimos de população e os acréscimos e decréscimos de funções. Didaticamente, é interessante destacar que, do ponto de vista da ocupação do sítio, é im-

portante levar em conta as seguintes características:

1 – Escolha do sítio/adensamento populacional: Escolha da orla norte do promontório, junto ao lago Guaíba, se deu em função de condições portuárias mais adequadas, decorrentes da própria topografia que propicia a proteção dos ventos sul. Separadas as duas orlas pelo divisor de águas, atual Rua Duque de Caxias, a orla sul se demorou mais a ser ocupada e sua densidade de construção e população, ainda hoje, é bem menor, tanto pela sua exposição aos ventos mais frios, como pela própria topografia mais acentuada.

Do ponto de vista global, no período de formação da cidade, uma das formas de crescimento que se deu foi nos limites da área urbana, delimitada pela muralha de defesa da cidade, que passava pelos atuais logradouros: Pinto Bandeira, Praça Annes Dias, João Pessoa e República. Tratando-se, portanto, de adensamento populacional. Nos períodos posteriores, a área urbana passa a ser definida pela Prefeitura e aprovada pela Câmara, que a expandiram muitas vezes, apenas com o objetivo de arrecadar mais impostos, esquecendo-se quase sempre de fazer os cálculos da relação custo/benefício.

2 – Criação de novas áreas por aterros: Desde o início, dadas as condições excelentes da orla norte, essa passava a ser a área mais procurada da cidade, tanto para moradia como para o desenvolvimento de outras atividades. Nesse sentido, muito cedo começaram os aterros, ampliando a área urbana inicial. Até 1922, a orla norte ficava definida com a construção do porto. A partir de então a atenção voltou-se para a orla sul que, só recentemente, vem finalizando seus aterros. O acréscimo de terra no centro, por aterro corresponde exatamente a três vezes a área inicial. Fora da área central, os aterros, também, foram muito significativos.

3 – Expansão da cidade ao longo de seus acessos: Porto Alegre tem a configuração de sua estrutura viária como um leque, cujas varetas são as vias, que convergem todas para o centro. Essas ruas ou avenidas atuais correspondem aos antigos acessos da cidade. Vetores do crescimento urbano e responsáveis pela sua expansão, o Caminho Novo (Voluntários da Pátria), a Estrada da Floresta (Alberto Bins/Cristóvão Colombo), o Caminho dos Moinhos de Vento (Independência), o Caminho do Meio (Oswaldo Aranha), a Estrada do Mato Grosso (João Pessoa) e o Caminho das Estâncias do Sul (Getúlio Vargas), formavam a rede de caminhos que vinham de todas as direções para o centro. Ao longo de algumas delas, apareceram pequenos povoados em torno de uma Igreja, chamados Arraiais, que depois da retirada das muralhas foram se emendando ao centro, ao longo do caminho. O que reforçou essa situação de crescimento quase linear ao longo de um acesso foi também a topografia da área urbana que não permitia a expansão para fora.

4 – Criação de novas áreas por saneamento: Enchentes e alagamentos sempre marcaram a história de Porto Alegre, seja pelos transbordamentos dos rios e do lago, seja em região de confluência de riachos ou áreas de cotas muito baixas. O fato é que o sistema de aterros da cidade foi todo feito abaixo da cota de segurança, o que permitiu alagamentos enormes especialmente na região central. A maior das enchentes foi a de 1941, que obrigou, de imediato, a tomada de soluções para resolver estes problemas. Na administração de Loureiro da Silva foi feita, então, a canalização do arroio Dilúvio, corrigindo e retificando seu curso, desviando-o da rua João Alfredo e da Praia do Riacho (hoje, imediações da Ponté de Pedra), onde desaguava, para cima da Praia de Belas. A construção da avenida Ipiranga acompanhou o riacho canalizado, que ficou entre as duas pistas. Outras obras vieram depois, como a *urbanização* da Ilhota, através de aterros, criando uma nova e grande área adequada à ocupação. Recentemente, o sistema de diques de contenção de enchentes cria o complexo viário composto pela avenida Presidente Castelo Branco, avenida Mauá (com seus muros existentes desde a década de setenta) e avenidas Presidente João Goulart e Edvaldo P. Paiva.

5 – Criação de novas áreas por intervenção urbanística: As cirurgias urbanas são feitas em áreas já estruturadas e ocupadas, com o sentido de readequá-las ou requalificá-las. Foi o caso, por exemplo, da abertura da avenida Borges de Medeiros. A proclamação da República deu às cidades brasileiras um novo status, pois elas faziam parte do projeto do novo Brasil. Seria o contexto por onde circularia a burguesia emergente, responsável pela função industrial e comercial que a cidade vinha assumindo. Os espaços coloniais deveriam ser remodelados. A nova ordem política deveria ser implantada e o espaço da cidade deveria evidenciá-la. Nesse sentido, muitos becos foram fechados ou alargados e prolongados. Jardins públicos foram criados, no lugar de certos espaços apenas abertos, e avenidas ligando pontos estratégicos foram construídas. Tudo isso dentro de um senso estético, de influência francesa, que disseminava não só por Porto Alegre, mas por todas as cidades do país. O

marco mais significativo foi o Plano de Melhoramentos de 1914, elaborado pelo arquiteto João Moreira Maciel. Esse tinha como objetivo a higienização ou saneamento, a circulação e o embelezamento¹. Nesse plano, ele propõe a abertura da avenida Borges, que deveria passar no meio de duas quadras, densamente construídas, entre as ruas Uruguai e Vigário José Inácio. As obras se iniciaram na administração Otávio Rocha com um corte profundo no terreno e a construção de um viaduto no prosseguimento da rua Duque de Caxias. A avenida que passava por baixo só ficou completamente construída com Loureiro da Silva, em 1943, quando se deu por completo, a união das duas orlas, a do norte e a do sul e a circulação de bondes, que facilitavam essa ligação para os pedestres. Outra obra importante e complementar foi a avenida Salgado Filho, aberta no lugar da antiga rua da Cadeia, ou também 2 de Fevereiro, fazendo um saneamento social (pois tratava-se de local de prostituição) e um embelezamento, capaz de tranquilizar a população que por ali circulava.

A idéia desenvolvida nesse texto foi a de levantar questões e não descrever pura e simplesmente a evolução de Porto Alegre. Assim, imaginamos que, com as devidas ferramentas, um professor poderá levar seus alunos a descobrirem os espaços da cidade. Com cartões-postais, também? Por que não? Se houver uma clara interação entre o passado e suas transformações, justificando a construção do presente.

¹ CALVINO, Ítalo. *Cidades Invisíveis*. São Paulo: Cia das Letras, 1991, p.14.

² Cf. SOUZA, Celia F.; MÜLLER, Dóris M. *Porto Alegre, análise de sua evolução*. Porto Alegre: Propur/PMPA, 1977 (mimeo).

³ Cf. SOUZA, Celia Ferraz de; DAMÁSIO, Cláudia Pilla. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In PANIZZI, Wraza M.; ROVATTI, João F. (Org). *Estudos urbanos - Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: Ed Universidade/UFRGS, 1993

* Arquiteta, professora na Faculdade de Arquitetura da UFRGS.