

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

**Dois tempos de um Porto:
narrativa e configuração no ensino de projeto**

Andrea Soler Machado

Arquiteta, Dr.hist.
Professora Adjunta

Rogério de Castro Oliveira

Arquiteto, Dr.ed.
Professor Titular

Departamento de Arquitetura
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura
UFRGS

Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PROPAR
Rua Prof. Sarmento Leite 320
Porto Alegre RS – 90050.050
Fone 33.08.34.85
ppgarq@ufrgs.br

RESUMO

Dois tempos de um Porto: narrativa e configuração no ensino do projeto arquitetônico

O porto de Porto Alegre, desde o início do século XX, um marco da modernização urbana da cidade e hoje se encontra parcialmente abandonado. Com a desativação paulatina, desde os anos 1980, muitos de seus galpões já não mantêm seu uso original. Separados da cidade por extenso muro de contenção de cheias e pela Avenida Mauá, configuram lugar decadente e em progressivo abandono. Sua situação excepcional na área central de Porto Alegre oferece, contudo, instigantes oportunidades de projeto de renovação urbana. O projeto arquitetônico é veículo da transformação e objetiva restaurar a pertinência de um lugar a um determinado tempo.

Esse artigo descreve o Porto visto em dois diferentes momentos do ensino de arquitetura: o dos anos 1980 e o de 2006, ambos parte da produção didática da Faculdade de Arquitetura da UFRGS. Nos dois casos, afirma-se a idéia de que a inserção de novo edifício, marcando novo momento de construção da cidade, poderia atuar como propulsor de novas intervenções futuras. As duas narrativas promovem aproximações mas também desencontros: o artigo discute as condições de produção de duas experiências pedagógicas e coteja os campos discursivo e icônico que as caracterizam.

Palavras-chave: projeto, narrativa, configuração

ABSTRACT

Two times of a Port: narrative and configuration in the teaching of architectural design

The port of Porto Alegre became a landmark of the city's urban modernization since the beginnings of the twentieth century. Nowadays it is partially useless. Because of gradual abandon, many of its warehouses do not serve their original purpose anymore. Separated from downtown by a large flood protection wall and Mauá avenue, they are now a deteriorated and progressively empty space. Notwithstanding, its exceptional location in Porto Alegre's central area provides enthralling design opportunities for urban renewal. Architectural design is a vehicle for transformation and forwards the reinstatement of a place's pertinency to its own time.

This paper describes the Port as seen in two different moments or architectural teaching: the 1980's and 2006, both part of the UFRGS Faculty of Architecture's didactic production. In both cases, the idea of the insertion of a new building as a mark left on a new moment of the construction of a city is strengthened by the conviction that it can act as a propeller for future changes. Both narratives promote approaches but also disjunctions: the paper deals with the productive conditions of two pedagogical experiences and compares their characteristic verbal and iconic fields.

Key-words: design, narrative, configuration

Dois tempos de um Porto

A cidade é coisa do tempo. Nela, um mesmo lugar pertence a um acúmulo de tempos, mais ou menos presentes, mais ou menos esquecidos. Sua identidade se sustenta sobre a configuração do marco espacial e sobre o nexa narrativo que conta a história da sucessão de momentos de sua construção. Configuração e narrativa se entrelaçam na teia da memória e do reconhecimento. Com os fragmentos que chegam até nós, se constrói uma imagem provisória e cambiante. A permanência da cidade está ligada, paradoxalmente, à sua transformação.

Se a cidade é feita de contínua reciclagem, o projeto arquitetônico é veículo dessa transformação e implica, sempre, um gesto de inserção do novo em meio a uma tradição. Por mais que o projeto queira afirmar a pertinência de um lugar a um determinado momento, tal pertinência é datada e constitui, até certo ponto, um enunciado tão fugaz quanto o próprio tempo. Por outro lado, a capacidade de um novo edifício transcender o seu tempo, restaurando possibilidades do passado e propondo usos futuros, está ligada às relações que seu projeto estabelece com o lugar no qual se insere, ou seja, à sua capacidade formal e programática de dialogar com elementos históricos e atuais do contexto, qualificando seus espaços adjacentes, como rua, bairro, quarteirão, tornando-se assim uma peça ativa na grande *collage* que é a cidade.

Essas generalidades tornam-se mais claras quando vistas a partir de um caso específico. Este artigo pretende discutir algumas dessas questões a partir de uma visão de estudos arquitetônicos realizados no *atelier* de Projeto I da faculdade de Arquitetura da UFRGS¹, em 2007, como parte de uma atividade de ensino teórico-prática fundada na própria ação projetual, tendo como objeto a reciclagem parcial da faixa portuária de Porto Alegre. Trata-se de anteprojeto de arquitetura que exercita as relações compositivas entre programa, sítio e referências formais exemplares, através da inserção e resolução construtiva de edificação moderna, simples, multifuncional e completa, em cenário urbano histórico, mas decadente.

Uma visão do conjunto de projetos possibilita compor uma narrativa arquitetônica que transita entre a síntese descritiva dos resultados e do marco didático do *atelier*, surgida a partir do enfrentamento, no projeto, de problemas comuns, e as interpretações particulares que demarcam as possibilidades de cada proposta elaborada (no atelier). Assim, o projeto didático, coletivo,

¹ Turma C da disciplina de Projeto Arquitetônico 1, do curso de graduação em arquitetura e urbanismo, ministrada por Andrea Soler Machado.

espelha-se na diferenciação individual de cada projeto arquitetônico, permitindo, no interior da produção resultante, comparações e recomposições do quadro inicial.

1. Caracterização do problema

O problema proposto, ligado ao sítio histórico do porto, implica tanto a construção de uma nova imagem para as margens do Guaíba, na orla urbana de Porto Alegre, quanto a continuidade histórica de um lugar integrado à memória coletiva da cidade. Em qualquer projeto desse tipo, a história do lugar não atua apenas como pano de fundo de uma ficção arquitetônica, mas fornece subsídio, estabelece condicionantes e aponta sugestões que serão interpretadas através da subjetividade própria à autoria do projeto.

De certa forma, as decisões tomadas em um projeto contemporâneo para o porto partem de seu estado atual de semi-abandono, mas evocam a sua fundação, em 1912, na margem norte – mais profunda, já que a praia, ao sul, corresponde a uma área não navegável --, substituindo os trapiches de madeira e constituindo um marco da modernização urbana da cidade. Em horizonte mais recuado, vislumbra-se o desembarque improvisado e precursor dos sessenta casais açorianos, no século XVIII, na faixa de terra situada entre a água e a colina, entre o que mais tarde seriam as praças da Alfândega e da Matriz. Além disso, não há como escapar da condição de continuidade de uma obra que percorre a própria idade da cidade: Há 234 anos a capital gaúcha constrói suas margens, o lugar de contato com o rio Guaíba e o seu pôr-do-sol infinitamente registrado em cartões postais e fotos premiadas.

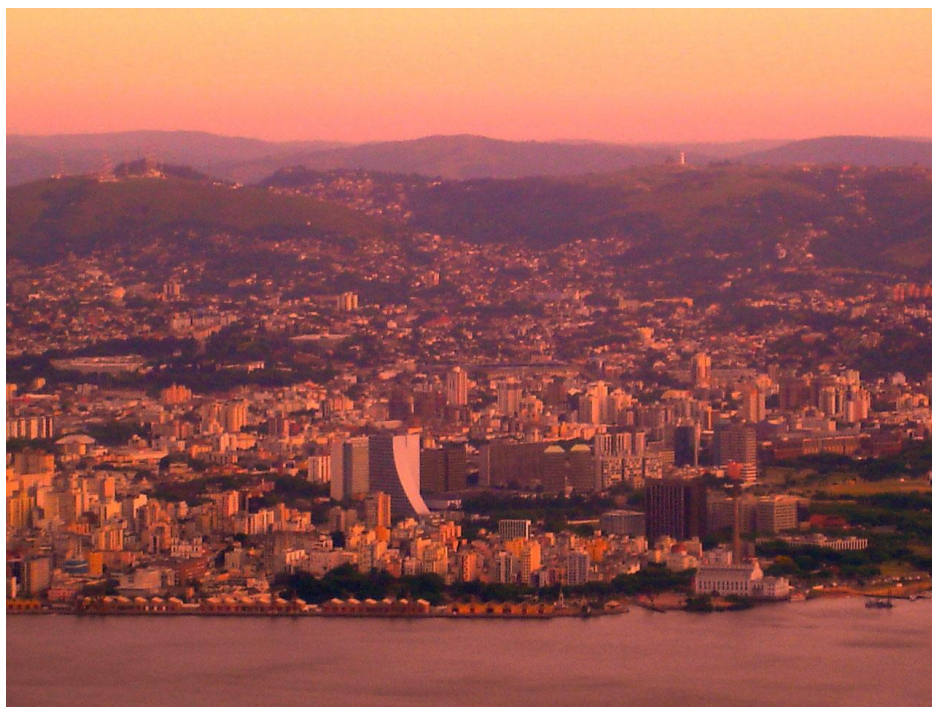


Fig. 1: Vista aérea do Cais do Porto de Porto Alegre. Fonte: Andréa Machado, 2005.

De acordo com o léxico, margem significa tanto “beira, trecho de terra fértil banhado pelas águas de um curso de água”, como também “parte em branco em volta de uma folha manuscrita ou impressa”. Se no primeiro momento de sua história, até finais do século dezenove, a relação da cidade com suas águas correspondia estritamente à primeira definição, a partir do século vinte, passa a existir uma correspondência metafórica entre ambas e o segundo sentido da palavra margem: um lugar para o novo, tábula rasa para arquiteturas que integrariam o processo de modernização da cidade.



Fig. 2: Centro de Porto Alegre. Fonte: Google Earth

A área portuária corresponde a uma parte do solo criado através da sucessão de aterros que, ao longo do século passado, criaram uma base plana para a íngreme e estreita colina de trinta metros de altura, correspondente ao núcleo fundacional da cidade, triplicando a área central. Entre o porto e a cidade, um muro de contenção de cheias, construído em função da enchente de 1941, dificulta a integração entre a terra e a água, assim como entre as pessoas e a borda norte do rio. A inundação de então traumatizou a cidade, mas nunca se repetiu. O muro segue ali, defendido por uns e condenado por outros.

A execução do Sistema de Proteção contra Cheias, pelo DNOS, desde a década de 1940, dotou Porto Alegre de diques que constituem a base das avenidas que margeiam o Guaíba e o Arroio Dilúvio, além de outros menores, mais interiorizados na cidade. O único trecho que não teve solução por dique foi o da Avenida Mauá, para a qual foi prevista uma cortina de proteção e a

construção de uma pista elevada. A cortina de contenção, na extensão de 2647 metros, ficou sendo o elemento destoante no conjunto e, por situar-se no centro histórico da cidade, tornou-se alvo de críticas permanentes.

Várias tentativas foram feitas ao longo dos anos em relação às cheias. A solução adotada foi a de proteger as regiões urbanizadas e com previsão de urbanização sujeitas à inundação, impedindo a entrada das águas: do Rio dos Sinos, especialmente em São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio e Canoas; do Rio Gravataí, na região norte de Porto Alegre e do Rio Guaíba, nas regiões centro e sul de Porto Alegre. Em função das diferentes origens das cheias, os estudos e projetos foram divididos, cabendo um sistema para São Leopoldo e outro sistema para Canoas e Porto Alegre.

Em PoA, este sistema consiste na proteção das regiões inundáveis pela formação de pôlderes, protegidos por diques, comportas e casas de bombas. Cada pôlder possui funcionamento independente e integrado, formando um sistema de proteção que circunda a cidade, desde a confluência da Assis Brasil com a auto-estrada ao norte, até o Morro da Assunção, na zona sul. O projeto, de responsabilidade do DNOS, tomou como referência a enchente de 1941, estabelecendo a cota de coroamento de 6,00m, o que significa a adoção de uma margem de segurança de 1,25m.

A implantação do sistema iniciou-se na década de 1970, ainda não estando completamente concluído. Se, por um lado, o sistema de diques que circunda Porto Alegre impede a entrada das águas dos rios Gravataí e Guaíba, as mesmas poderiam entrar e fazer extravasar as águas dos arroios afluentes. Por isso, o projeto inclui a extensão do sistema através de diques internos, casas de bombas e comportas ao longo das margens dos principais arroios, igualmente na cota de coroamento de 6,00m. O conjunto de diques externos e internos totaliza uma extensão de 68 quilômetros.

O sistema de proteção externo que circunda a cidade é formado, basicamente, por diques construídos através da compactação de blocos de argila, tendo também a função de via perimetral de circulação urbana. No trecho entre os diques Navegantes e Praia de Belas, região de maior densidade de ocupação urbana e concentração de atividades, a exigüidade de espaço induziu a adoção de uma solução alternativa à construção de diques. Neste caso, o projeto original previa a complementação do circuito, entre a Rodoviária e a Usina do Gasômetro, com uma avenida elevada, abaixo da qual, situar-se-ia uma cortina de proteção que completasse o sistema de proteção contra cheias.

Da avenida elevada prevista foi executado apenas o estaqueamento para as fundações, numa extensão de 11.260 metros, além de apenas 50 metros de dique de terra, com coroamento na cota 6,00m e de muro de concreto armado numa extensão de 44 metros, com coroamento na cota 6,00m e portões-comportas de aço. Da cortina de proteção contra inundações da Avenida Mauá foram executados o diafragma de concreto subterrâneo, no mínimo desde a cota -3,00m até a

cota +3,00m, e o chamado Muro da Mauá, de concreto armado, a partir da cota +3,00m até a cota +6,00m, numa extensão de 2.400 metros e com cinco portões-comportas.

Das seis comportas existentes, destaca-se o acesso de pedestre junto à estação Mercado do TRENSURB, o Portão Central do Cais do Porto, no eixo da Avenida Sepúlveda, o maior de todos, com três metros de largura, e o portão situado na continuidade da Rua Bento Martins, fronteiro à Igreja das Dores. Em 1991 todos os portões foram reformados e apresentam condições de operação a qualquer momento. Uma infra-estrutura de saneamento complementa as obras executadas para a saída das águas e esgotos composta, nesta região central da cidade, por duas Casas de Bombas com funções de proteção contra inundações e de drenagem urbana.

As obras anteriormente descritas foram executadas pelo DNOS e repassadas ao município em 1983, cabendo –ao DEP/PMPA, manter, operar e conservar estes equipamentos, uma vez incorporados ao Sistema de Esgotos Pluviais, cujo planejamento, elaboração e ajuste ao Sistema de Proteção de Porto Alegre Contra Cheias, bem como o estabelecimento da programação de prioridades dos planos e projetos, constam entre as principais atribuições daquele Departamento.²

O TRENSURB, trem metropolitano de superfície que margeia a cortina de proteção pela face do rio em aproximadamente 1.659 metros, ou dois terços de sua extensão, é um separador físico tão ou mais forte que o muro, inviabilizando também a construção da avenida elevada prevista, pelo menos em seu traçado original. Com sua presença, a extensão que ficou a descoberto, passível de intervenção, foi reduzida a 1.150 metros, dos quais 720 metros na Avenida Mauá e o restante já dentro da área verde próxima à antiga Usina do Gasômetro.

Nos anos 1990 dois concursos públicos de projeto propuseram soluções alternativas de reaproveitamento ou remoção, mas não saíram do papel. O Concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá, de 1994, partiu da idéia do restabelecimento do contato físico e visual da cidade com o rio Guaíba, a partir da permanência do muro da Avenida Mauá e da preservação de preexistências urbanas contíguas consideradas significativas, como o Portão Central, os armazéns do cais e a Usina do Gasômetro. O Concurso Público Porto dos Casais, de 1996, abrangeu uma área mais extensa e admitiu a demolição do muro.

As propostas vencedoras não foram concretizadas, mas podem ser descritas não apenas como respostas pertinentes, mas como perguntas arquitetônicas que especulam a respeito de dois problemas urbanos da capital gaúcha, interligados, significativos e ainda carentes de solução: a revitalização do porto e a polêmica do muro, dividida entre a repulsa à cortina de concreto de eficiência duvidosa que bloqueia o contato com o rio e o reconhecimento da importância desse equipamento público no Sistema de Proteção Contra Inundações de Porto Alegre. Superado o episódio, a polêmica persiste, gerando novas oportunidades de projeto, capazes de contar e reinventar a história da cidade de Porto Alegre.

² Idem ibidem, p. 26.

2. Oportunidades de projeto

Devido à tendência mundial que privilegia, desde os anos 1980, o tráfego terrestre e aéreo em detrimento da navegação, a longa série de armazéns amarelos que compõem, em Porto Alegre, o tradicional Cais do Porto viu-se fadado a progressivo desuso, configurando uma estrutura arquitetônica ligada à memória coletiva da cidade, tombada, mas atualmente semi-desativada e em estado precário de conservação. Nesse estado de coisas, a revitalização da área portuária, agregando novos usos e redefinindo os atuais, oferece oportunidade ímpar de projeto, na qual a reciclagem pode aliar-se a intervenções novas nos antigos galpões, quando ancoradas em proposição programática consistente e compatível com a vocação histórica do sítio. A pergunta que se impõe é: até que ponto a modernidade de agora pode dialogar com a modernidade de outrora, ou seja, com a sua tradição? A busca de respostas operativas a essa questão motivou, no plano pedagógico, investigação projetual que, incorporada ao *atelier* de projetos, mostrou-se eficaz como catalisadora de uma investigação arquitetônica fundada na prática projetual.



Fig. 3: Cais do Porto de Porto Alegre: Área de intervenção. Fonte: Google Earth

A reflexão sobre a dimensão didática do problema foi impulsionada pelo reconhecimento de distintas escalas de intervenção. Se, por um lado, a área portuária deve ser pensada a partir de um único plano programático e formal, por outro, o arranjo serial dos mesmos permite a decomposição do problema em intervenções parciais distintas. O projeto didático do *atelier*,

rejeitando o caráter heróico de intervenções projetuais pensadas em escala que tome a totalidade do espaço urbano como medida, optou pela aplicação de estratégias locais, dentro de âmbitos cuja integridade figurativa fosse reconhecida no contexto em que se insere, assumindo, contudo, a idéia de colagem como formadora do amplo mosaico que constitui, laboriosamente, a tessitura da cidade. O ponto de partida, portanto, foi a proposta de substituição da última série de seis galpões, a sudoeste, de execução tardia e com qualidade construtiva nitidamente inferior aos originais, por pavilhão de exposições caracterizado como construção nova, de mesmo porte e composição compatível com as antigas edificações, em conjunto com espaços abertos adjacentes e novos sistemas de movimento. Partiu-se da premissa de que a inserção de edifício diferenciado encabeçando o conjunto do porto poderia atuar como propulsor de intervenções futuras, capazes de requalificar a orla. Tal qual a locomotiva que puxa seus vagões, quiçá um novo pavilhão direcione o comboio de velhos armazéns rumo a novo destino.



Fig. 4: À esquerda: Galpões originais do Cais do Porto; à direita, a seqüência a ser substituída no projeto de intervenção. Fonte: Andréa Machado, 2007.

3. Opções temáticas

Com a redução da função portuária e a ausência de um planejamento efetivo, vários galpões do Cais Mauá têm sido freqüentemente utilizados para atividades lúdicas e culturais. As exposições da Bienal do MERCOSUL já se consolidaram como evento no local, mas se ressentem da precariedade das condições físicas e de infra-estrutura. A necessidade de melhores condições para a realização desse evento de alcance mundial, aliada ao fato de que o último trecho da longa seqüência de galpões não pertence ao conjunto original e constitui uma versão simplificada da construção principal, conduz à proposição de sua substituição por novo edifício de mesma projeção e porte: um Pavilhão de Exposições de Artes Visuais.

Programaticamente, o pavilhão é pensado para abrigar exposições temporárias e permanentes de artes visuais, primariamente relacionadas à bienal do MERCOSUL: não se trata de projetar um espaço para um acervo pré-determinado, como o museu Iberê Camargo, mas um espaço para eventos relativamente indeterminados, mas sustentados nos propósitos atuais: durante a bienal do MERCOSUL, esses armazéns são destinados sobretudo a esculturas e instalações de médio porte, enquanto que as pinturas, que necessitam de ambientes climatizados, são expostas no Margs.

Um ambiente destinado a esse tipo de uso é pretexto para uma grande caminhada, um passeio, uma experiência cultural e lúdica que, aliada ao lugar, se inicia fora do edifício, nos jardins de esculturas que precedem o pavilhão, *container* de espaços complementados por um café, uma loja e um pequeno auditório – único elemento fechado do programa –, terminando, em muitos casos, no terraço de cobertura. O programa se completa com a inserção de serviços de apoio (sanitários, depósitos, administração e controle de acessos).

O programa prevê a invenção de uma "lógica" não apenas funcional, mas espacial, baseada em um sistema de movimentos que promova a descoberta da orla e da arte, ou da arte na orla. A presença do Muro é pressuposto do problema, cuja transposição é ponto de partida para ingressar nesse mundo, que se revela parcialmente a partir das suas comportas. Neste caso, ao invés de separar, o muro conecta um pouco mais o que já está mesmo separado – orla e cidade – mais do que pelo cerramento de três metros de altura, pela presença da Avenida João Goulart, quase uma autopista de intenso e constante movimento veicular.

Dentro e fora do edifício a paisagem do rio atua como mais um elemento do programa. Internamente, recriando-se como natureza emoldurada desde o interior do edifício. Externamente, prolongando o plano horizontal do piso e atuando como espelho refletor da *skyline* noroeste da cidade, formada pela série de galpões arrematados pelo novo pavilhão que deve, ambigualmente, abrir-se e proteger-se da luz brutal do sol que se põe no Guaíba. Trata-se de projetar não apenas um novo objeto, mas relações espaciais e ambientais entre edifício, cidade e paisagem aquática, com o objetivo de requalificar um contexto de inegável importância histórica, simbólica e paisagística.

A proposição de um edifício contemporâneo neste contexto é um tema de projeto que se desdobra em dois horizontes correlatos: por um lado, trata-se de estabelecer continuidade com elementos do passado, como foi mencionado, por outro, com a própria modernidade. Se o tema gira em torno do desafio de pensar o projeto como conector de fragmentos e qualificadores do espaço público, acredita-se que as respostas positivas vinculam-se, ainda que indiretamente, a aspectos históricos da forma urbana. Desde esse ponto de vista, a história se torna ponto de apoio para novas arquiteturas. Entretanto, é a partir das questões formuladas pelo projeto, no tempo presente, que a história se revela.

Um partido arquitetônico consistente se constrói não apenas através da resolução de questões programáticas e opções formais subjetivas, mas também a partir da montagem de uma "lógica" própria, isto é, de um sistema interno de correspondências capaz de estabelecer diálogos significativos com o lugar em que se insere. Para tanto, o projeto irá selecionar pontos e recompor fatos, formulando uma espécie de versão própria da história. Nessa perspectiva, pode-se pensar que o novo pode ser visto como porta de acesso ao passado.

O projeto como ponte entre dois tempos especula a respeito da importância da inserção de novos usos culturais e lúdicos, de impacto local e metropolitano, capazes de embasar um diálogo compositivo entre o novo edifício e a antiga seqüência de galpões, entre o porto revitalizado e a cidade, entre patrimônio histórico e referências modernas exemplares pertinentes, sugerindo relações de exemplaridade com obras conhecidas:

- o pavilhão na orla: MaM, RJ, Affonso E. Reidy; Fundação Iberê Camargo, PoA, Álvaro Siza; porto de Belém do Pará; Puerto Madero, BsAs;
- o pavilhão no parque: Pavilhão Brasileiro para a Feira Internacional de Nova Iorque, 1939, Lucio Costa e Oscar Niemeyer; Pavilhão da Bienal no Parque Ibirapuera, SP, Oscar Niemeyer;
- o pavilhão na cidade: MASP, Lina Bo Bardi; MEC, RJ, Lúcio Costa e equipe;

As referências apresentadas aos alunos são analisadas criticamente. A variedade dos exemplos serve de catalisador de uma abordagem própria do aluno, direcionada, em um primeiro momento, para exercício de projeto fundado na idéia da *quarta composição* corbuseana, na qual Le Corbusier controla ou contém a aleatoriedade da forma que resultaria apenas da aplicação de requisitos funcionais, inserindo-a em um volume elementar.

A condição de substituição de um volume por outro análogo implica a inserção de espaços arquitetônicos em um prisma puro pré-determinado, de vinte metros de largura, cem metros de comprimento e aproximadamente doze metros de altura. O resultado será um edifício de dois ou três pavimentos, com pés-direitos de aproximadamente quatro metros, perfurados por circulações e luz. Eventuais saliências ou deformações podem aparecer, desde que justificadas dentro da lógica interna que o projeto procura montar. A composição apóia-se no princípio moderno da

planta livre, pautada por estrutura independente e envolvida por "peles" transparentes e opacas, capazes de promover ações e reações consistentes, entre o interior e o exterior do edifício.

A articulação entre o novo e a tradição induz a adoção da técnica figurativa da colagem (*collage*) que, sabidamente, não se reduz à arquitetura, aparecendo na música de Stravinsky, na literatura de Elliot e Joyce e em grande parte do cubismo sintético, que é, de acordo com Colin Rowe:

*"(...)um método para prestar a atenção às sobras do mundo, para preservar sua integridade e dotá-los de dignidade, para compor o prosaico e o cerebral, como uma convenção e uma ruptura de convenção que necessariamente atua de modo inesperado. (...) uma mistura de normas e recordações, em uma visão retrospectiva que, para aqueles que pensam na história e no futuro como progressão exponencial em direção a uma simplicidade cada vez mais perfeita, somente pode provocar a impressão de que, com todo o seu virtuosismo psicológico é um impedimento caprichosamente colocado na rota estrita da evolução."*³

Na concepção do *atelier*, embora partindo de marco comum, cada projeto realiza sua própria "leitura" do entorno, selecionando traços que possam servir de apoio às estruturas compositivas que, desta forma, organizam-se em torno de uma reinterpretação, uma "releitura" no sentido da analogia literária trazida pelo conceito de *collage* aplicado ao contexto narrativo do projeto. Construindo sobre a cidade, o projeto reconstrói a cidade, inventando algo novo, algo que, antes, não estava ali. Cada projeto constitui, assim, uma ficção, única quer em sua manifestação figurativa, quer na história (de eventos e usos possíveis) que vai sendo por ele contada.

As escalas de intervenção suscitam problemas de formalização e relacionamento de espaços edificados e espaços abertos, de domínios públicos e domínios privados, devendo os usos previstos levar à reflexão crítica sobre o caráter e a composição dos lugares que lhes correspondem e que configuram um cenário para a vida urbana. O projeto da edificação não é, portanto, autônomo. Pela configuração do espaço urbano modifica seu entorno imediato e é, em sua concepção, por ele influenciado. Sua resolução envolve o reconhecimento de demandas de continuidade e descontinuidade, de permanência e mudança, de repetitividade e singularidade, de controle e acessibilidade, além de demandas utilitárias e simbólicas.

4. Antecedentes

Se cada projeto conta uma história que remete ao porvir, ele é igualmente a continuação de uma narrativa que se enraíza na história contada do lugar, ainda presente na memória coletiva. Certos elementos espaciais marcam, nessa narrativa, transições cruciais, momentos que mudam os quadros de referência e apontam para a construção de novas lembranças de gerações que se sucedem. Nesse sentido, há um porto antes do muro, outro, após o muro.

³ ROWE, Colin e KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*, Barcelona: Gustavo Gili, 1978, p. 140.

Antes do muro, a visita ao porto constituía um dos passeios dominicais prediletos dos porto-alegrenses. O movimento de barcaças e navios, o embarque e desembarque, a chegada e a partida, eram eventos que compunham um espetáculo cotidiano, parte da vida urbana. A doca definia, efetivamente, o limite da cidade; espaço utilitário, por certo, mas também extensa *promenade* em contato com o rio, suas ilhas, seu horizonte. Os passeios pelo Guaíba, a visita a navios chegados de portos distantes, a compra de frutas e hortaliças diretamente nas barcaças provenientes do Jacuí e do Sinos, compunham um cenário variado que se somava ao potencial contemplativo do sítio.

Hoje, após o muro, mal se adivinha a existência de um porto quase desativado. Longe de permitir o contato com a água, a faixa portuária serve antes de barreira e condena a um semi-esquecimento a borda do rio abruptamente desenhada pelo limite retilíneo do cais. Esse distanciamento, essa ocultação dos limites e de sua configuração, é particularmente sensível na extremidade da península, justamente onde se poderia esperar uma mais clara definição da forma urbana. Ali se abrem as alternativas mais ricas de apropriação e uso da orla ribeirinha por parte da população.

A constatação não é nova: historicamente os planos elaborados para Porto Alegre enfatizam a necessidade de incorporar a margem do rio à cidade. O Plano Moreira Maciel já previa, em 1914, a construção de passeio público circundando a península e dando ao conjunto de edificações do porto uma terminação precisa, integrando-o a um sistema de movimentos que abrangia toda a borda do rio. Planos subseqüentes voltaram a se preocupar com o assunto, embora de forma mais indistinta. Tudo fica no papel até a implantação (sempre parcial) do Parque da Harmonia esboçando-se então um gesto visando à recuperação do acesso ao rio que ignorou, contudo, a marginalização progressiva do porto. Entre o parque e o porto estende-se uma área degradada, da antiga usina à doca com seus armazéns.

É curioso que tão magnífica localização apresente-se, hoje, como oportunidade desperdiçada, ainda aberta para a tão almejada integração com a área central da cidade, à qual pertence por foros de fundação. Tanto em sua periferia como no seu interior, entre muro e rio, a área de estudo ali delimitada abre-se para a investigação projetual de estratégias de reconfiguração da cidade existente em novos modos de apropriação e uso. Essa investigação, já se mostrava profícua em meados dos anos oitenta, tendo sido então objeto de experimentações didáticas com aspectos operativos ainda vigentes, embora seus produtos, decorridos pouco mais de duas décadas, mostrem, no plano figurativo, as marcas das tendências que centralizavam na época o debate arquitetônico, fora e dentro das escolas.

5. Experiências preliminares

O interesse em fundar a prática "escolar" do projeto arquitetônico em uma investigação voltada para o reconhecimento de estratégias compositivas e programáticas capazes de operar em contextos urbanos complexos, buscando sua recuperação e, simultaneamente, a transformação da realidade que as acolhe e direciona, levou, a partir dos anos oitenta, a uma decidida renovação do ensino de projeto no âmbito do Departamento de Arquitetura da UFRGS. A publicação, em 1986, do livro *Projeto arquitetônico : disciplina em crise, disciplina em renovação*, organizado por Carlos Eduardo Comas, marcou aquele momento de profunda inquietação, obtendo ampla divulgação no cenário nacional. Seus textos são ainda hoje citados com certa frequência em escritos acerca do ensino de arquitetura e sua didática. Em seu conjunto, esboçam caminhos para a constituição de uma teoria do projeto arquitetônico que, desde então, têm sido trilhados por seus autores em uma produção centrada no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da UFRGS.⁴ Esse labor teórico foi acompanhado, em sua gestação, por uma intensa atividade didática em *atelier* que ofereceu campo privilegiado de experimentação. Como parte desse esforço, a disciplina de Projeto de Arquitetura IV⁵, do curso de graduação em arquitetura da UFRGS, propôs em 1985 programa didático voltado para o estudo da extremidade da área portuária de Porto Alegre junto à extremidade da península, anteriormente descrita.

Naquele momento, talvez mais do que hoje, o trabalho nos *ateliers* de projeto via com otimismo (com algum exagero), as possibilidades de renovação dos modos de produção arquitetônica rumo a uma concepção de *urbanidade* que atribuía à prática projetual um poder de transformação da realidade provavelmente acima de suas forças. O resultado era a adoção de uma atitude "heróica" diante do projeto, a qual se refletia na adoção de controles figurativos e escalas de intervenção na tradição do *grand projet* (que efetivamente se realizava em alguns casos isolados, especialmente no continente europeu, mais particularmente, naquele momento, no contexto francês).

Desde o ponto de vista didático, a redescoberta da École des Beaux-Arts, divulgada em alguns trabalhos magníficos, de grande impacto visual e intelectual, abriu um rico campo de discussão que se consolidou, mais tarde, no reconhecimento do influente papel exercido pela tradição acadêmica no projeto modernista, particularmente no caso brasileiro, com os ensinamentos de Lucio Costa.⁶ No *atelier*, contudo, o fascínio dos grandes e belos desenhos *beaux-arts* remetia, com menos reflexão e mais persuasão, ao ambiente das "grandes composições" de arquitetura. O próprio currículo do curso de arquitetura da UFRGS (assim como o de outras de nossas escolas), fundado inicialmente sobre o modelo da Escola Nacional de Belas-Artes, incorporou em seus primórdios a cátedra de Grandes Composições de Arquitetura, ao lado das Pequenas

⁴ COMAS, Carlos Eduardo Dias (org.). *Projeto arquitetônico : disciplina em crise, disciplina em renovação*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1986. A publicação reuniu textos de Carlos Eduardo Comas, Jorge Czajkowski, Rogério de Castro Oliveira, Edson da Cunha Mahfuz, Alfonso Corona Martínez e Elvan Silva, recentemente falecido, todos ligados ao PROPAR/UFRGS, com exceção do Prof. Czajkowski.

⁵ Coordenada por Rogério de Castro Oliveira, com a participação dos professores Paulo Leônidas de Barros e Ligia Bergamaschi Botta.

⁶ Carlos Eduardo Comas, em diversos artigos e, especialmente, em sua tese doutoral ainda inédita, dedicou-se com pioneirismo a esse estudo.

Composições e da Composição Decorativa. A referência inflacionada a uma prática da arquitetura demasiado idealizada não impediu, contudo, que muitos estudantes, igualmente engajados nesse entusiasmo renovador, produzissem com interesse e qualidade projetos que avançavam significativamente na busca de uma requalificação do trabalho de arquitetura, quer no uso de novos repertórios, introduzindo a questão tipológica, quer no desenho da cidade como, ela própria, arquitetura.^Z

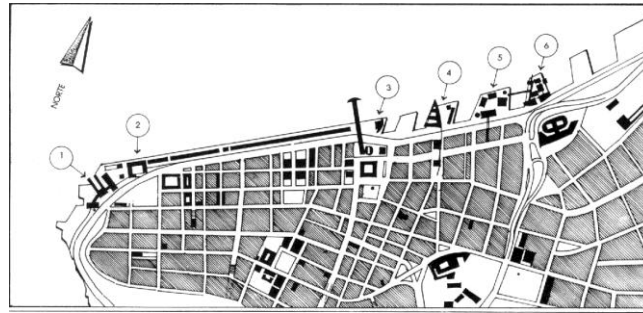
Os resultados do trabalho no *atelier* mostravam o manejo de referências figurativas buscadas no marco histórico da cidade existente: *contextualização*, assim como *renovação*, eram palavras de ordem. A noção de contexto que dali surgiu, cuja validade pode ser hoje defendida com igual propriedade, é dinâmica, proativa; o projeto retira do contexto chaves figurativas e compositivas, mas igualmente inventa a partir delas novos contextos.

Curiosamente, a noção preservacionista de contexto, hoje em voga, não estava em jogo naquele momento. A noção regressiva que vê na preexistência uma presença absoluta, autorizada por uma sedimentação temporal que parece atribuir a tudo aquilo que foi feito primazia sobre o que está por fazer, ainda não deitou raízes. A cidade tradicional é respeitada como matriz das muitas arquiteturas que a habitam, mas não se solidifica em uma memória artificialmente petrificada. Nessa perspectiva, os exercícios então realizados guardam sua exemplaridade e atualidade no debate acerca das possibilidades e limitações da ação projetual distendida entre passado e futuro. O mesmo espírito anima a produção recente ilustrada neste comunicado. Em contrapartida, a produção atual aqui mostrada apresenta-se renovada desde o ponto de vista figurativo, mais abstrata em suas estratégias e menos confiante na autonomia ordenadora da arquitetura diante da cidade.

A experimentação dos anos 1980 no *atelier* do Projeto IV resultou numa série de trabalhos acadêmicos realizados a partir de intervenções tópicas combinadas entre si, concebendo o projeto como colagem de fragmentos. Infelizmente, a ausência ou extravio de registros não permite mostrar aqui o leque de possibilidades então explorado. Serve de exemplo isolado o caso do *Projeto Topia*, desenvolvido como trabalho de diplomação na Faculdade de Arquitetura da UFRGS, pelos então alunos Leonardo Canto, Lauro Maciel, Geraldo Benicio, Pedro Rudi, João Postiga e Roni Anzolch.

As propostas utilizam o vocabulário figurativo que caracterizou o período e, programaticamente, consistem na inserção de atividades múltiplas, de cultura e lazer, sobre pontos estratégicos da orla portuária, com o objetivo comum de reaproximar a cidade das águas do Guaíba

^Z As referências teóricas, naquele momento, como ainda agora, incluíam Rowe, Colquhoun, Venturi, Rossi.



Grupo do Porto
PLANO GERAL DOS PROJETOS

- 1 Leonardo Câmara Canto - Museu de Arte Contemporânea
- 2 Lauro Dias Maciel - "Here Comes The Sun King"
- 3 Geraldo Benicio - Estação Metropolitana de Transportes
- 4 Geraldo Benicio E Pedro Rudi - "Mercado da Margem"
- 5 João Luiz Postiga - Insula Portoalegrensis - Complexo Cultural e Administrativo
- 6 Roni Anzloch - Insula Portoalegrensis - Complexo Turístico

FIG. 5: Projeto Topia, planta de conjunto. Fonte: Topia, variações sobre um tema porto-alegrense, catálogo da exposição realizada no MARGS, abril 1980, p. 3.

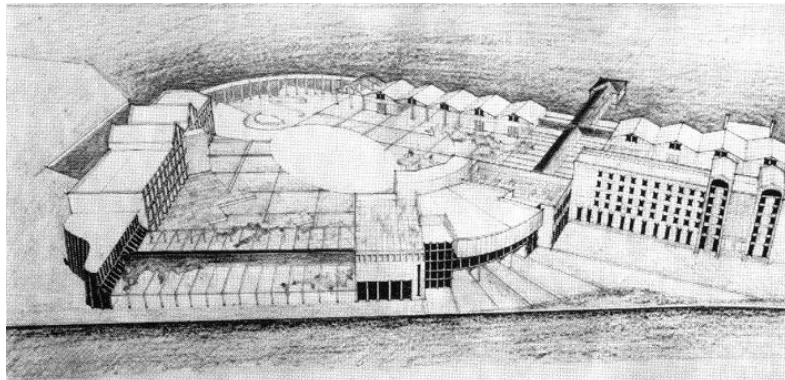


Fig. 6: Projeto Topia, Lauro Maciel, setor de intervenção nº 2, entre a Usina e o Porto, Complexo Turístico, axonométrica 1. Fonte: Idem ibidem, p. 13

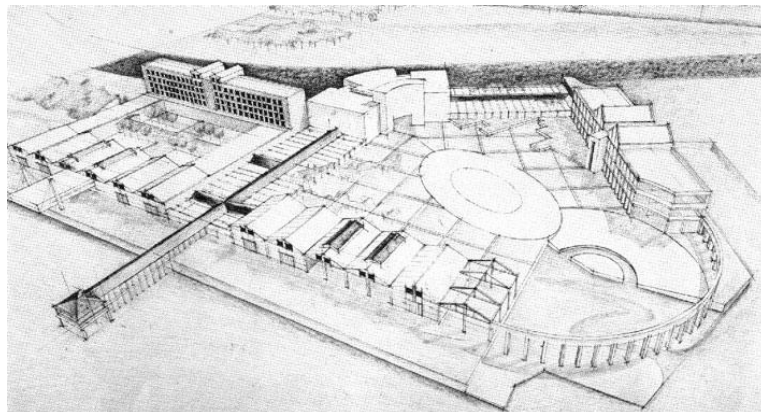


FIG. 7: Projeto Topia, Lauro Maciel, setor de intervenção nº 2, entre a Usina e o Porto, Complexo turístico, axonométrica 2. Fonte: Idem ibidem.

O ingênuo pós-modernismo do projeto não autoriza, hoje, o resultado. No entanto, deixando de lado os exageros figurativos, afirma-se a atitude de revalorização da cidade existente a partir das possibilidades projetuais por ela oferecidas. Em 1982, Aldo Rossi afirmou que, “a história da arquitetura constitui o material da arquitetura”⁸ e, em 1983, Jean Castex defendeu a existência de uma estreita relação entre a análise urbana e o projeto arquitetônico: “(...)a análise urbana é a própria condição do projeto; evidentemente, não é uma obrigação da qual se tenha que livrar antes de segurar a lapiseira: esta análise condiciona o enunciado, o método e, finalmente, o lugar teórico do projeto.”⁹

Nesse contexto, o projeto arquitetônico tenta retomar seu lugar como configuração tópica dos espaços da cidade, capaz de lançar inventivamente pontes entre as especificidades do momento e as tradições de uso que se superpõem em um mesmo lugar. Essa estratégia não aponta para uma substituição radical de uma identidade velha por uma nova, mas para o reforço ou reformulação gradual da mesma, permitindo a coexistência, no todo, das diferenças entre as partes.

Nos anos 1990, intervenções nas cidades brasileiras buscam soluções de readaptação de seus espaços públicos significativos e simbólicos às transformações sociais e programáticas que se produzem rapidamente. Diversas propostas de reaproveitamento dessas áreas, envolvendo programas culturais e habitacionais, aliam-se à até então recorrente tendência de ocupá-las com atividades predominantemente relacionadas ao lazer. Exemplos na Alemanha, Japão, Estados Unidos, Espanha e Argentina adquirem estatuto de precedentes. Em todo o caso, no Brasil, o que fazer com as bordas da cidade – na maior parte dos casos, antigas zonas industriais – é uma questão que permanece, em grande parte, em aberto.

Em Porto Alegre, o quadro de semi-abandono do porto repercute em propostas para sua refuncionalização e reconfiguração, capazes de promover a continuidade de seus significados em relação à cidade em seus aspectos históricos sem, contudo, menosprezar as novas condições já conquistadas pela modernidade.

6. Segundo Tempo, 2007: o Pavilhão de Exposições no Cais do Porto

Em sintonia com o estado atual da arte arquitetônica, os projetos realizados no *atelier* de Projeto I procuram novamente uma figuralidade abstrata, sem contudo abandonar as estratégias que envolvem a costura urbana: busca-se a retomada, não da retórica da vanguarda de 1920, que apontava para a construção de um espaço urbano totalmente abstrato, geométrico, mas de técnicas projetuais modernistas que o tempo validou, pois se mostraram capazes de reforçar ou reciclar a tradição do espaço figurativo, mesmo perante a inserção do novo.

⁸ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1982, p. 42 e 50.

⁹CASTEX, Jean, *Urgencia y necesidad del análisis urbano*, IN: *Elementos de Análisis Urbano*, op. cit., p.17.

O principal exemplo brasileiro de espaço figurativo conformado por tecido tradicional transformado pela inclusão de monumento modernista é o Ministério, no Rio de Janeiro, mas um olhar cuidadoso inclui também o MASP, na Avenida Paulista, em São Paulo, ou mesmo o MAM, implantado no aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro. Neles, o ideal do edifício isolado no parque se dissolve quando inserido na cidade real, ao contrário do que acontece no urbanismo modernista exemplificado pelo *Plan Voisin*, no qual a coleção de torres que substitui vários bairros do centro de Paris configura-se como uma superposição sem costura com o restante do tecido urbano tradicional. Nas configurações desse tipo, a descontinuidade entre a figuratividade de um e a abstração do outro subtrai a força do espaço público, que tende à segmentação, gerando uma cidade de guetos. A saturação dos centros urbanos que em parte justifica a escala monumental da *Ville Contemporaine* não se resolve nas versões caricaturais que originou. A proposição de um espaço sem fronteiras, para todos, não se sustenta e se transfigura em condomínio fechado ou, no melhor dos casos, em grande jardim público de alto custo e difícil apropriação: terra de ninguém.

O MASP e o MAM são edifícios belos. Mas a beleza de ambos não resulta apenas das reconhecidas qualidades plásticas desses objetos. Seus méritos não se reduzem às grandiosas estruturas de concreto armado que os sustentam e tornam únicos, simples prismas puros envidraçados, flutuantes. A qualidade de cada um está associada, sobretudo, ao lugar e ao tempo que o lugar precisa para absorvê-los. No MASP, a elevação do edifício do solo não gera um espaço indefinido, mas ganha *status* de praça, contida por entorno edificado e vegetação de grande porte. A cidade e o tempo contribuem para que –o projeto de Lina Bo Bardi se torne a janela urbana que mira a grande metrópole, a partir da Avenida Paulista.

No MAM é também o espaço aberto, projetado em função das qualidades do lugar preexistente, que compensa o isolamento do edifício, implantado no extenso aterro carioca. Por um lado, o edifício em si mesmo incorpora a paisagem no projeto. Reidy vincula o edifício ao Pão de Açúcar, cartão postal da Cidade Maravilhosa, localizado no extremo oposto da praia do Flamengo, ora emoldurando-o pelos intercolúnios da estrutura porticada, ora em frestas, como mais um quadro na parede. Mas por outro, é o paisagismo de Burle Marx o que confere a articulação necessária entre edifício, o centro da cidade e a paisagem natural. Mais que um jardim que embeleza o acesso, o paisagismo proposto complementa o edifício com volumes vegetais e se prolonga em direção à cidade, através da passarela.

A barra isenta que atua como o ponto de partida do projeto do Pavilhão de Exposições no Cais do Porto de Porto Alegre pode elevar-se do solo sobre pilares, seguindo os exemplos acima citados, ou ser implantado tradicionalmente. Em ambas as opções de partido, ela se deforma, interna e externamente, articulando-se com elementos pré-existentes previamente selecionados. Na primeira opção, o edifício alude diretamente às referências acima citadas, ausentando-se do solo mas enquadrando a paisagem do Guaíba. Na segunda, a planta do pavimento térreo torna-se

prolongamento direto do espaço aberto, conectando-se ao exterior através de acessos estratégicos e transparências localizadas de acordo com a disposição interna do programa.

No diálogo necessário que se estabelece entre o edifício e todas as dimensões do lugar, o envoltório do prisma é um dos protagonistas principais: através de *brises* e grelhas de proteção, a fachada noroeste falará do sol que se põe sem obstáculos sobre o Guaíba; enquanto que a sudeste, sob a luz alaranjada que se reflete na cidade, pode calar-se em sua possível transparência: “tão cheia de pudor, que vive nua”¹⁰, no éden do jardim de esculturas.

A analogia da fachada com a pele humana e sua vestimenta que confere sensualidade à descrição do edifício, complementa-se com a metáfora provocativa do odiado muro como um delicado véu, perfurado por suas inativas e instigantes comportas e os novos pontos de acesso propostos, que permitem a descoberta do objeto desejado, com certo mistério, e desde distintos ângulos.

Contraopondo-se à comparação difundida da cortina de proteção contra inundações com a cortina de ferro de Berlim, recorre-se às origens do muro como proteção e limite configurador de recinto fechado. Se desde a cidade o muro é barreira repudiada, desde o espaço aberto do pavilhão ele é o limite gerador da figura espacial que se arma entre o pavilhão, a Usina do Gasômetro e seu gesto sinuoso, que neste ponto se afasta do Cais.

Apoiando-se em referências exemplares, o exercício acadêmico apresentado propõe a resolução de um edifício prismático moderno e simples, no qual predominam percursos e grandes espaços, balizados por elementos fixos, como o auditório e os núcleos de serviço; mas se estende e ganha força e identidade, sobretudo através da invenção de uma lógica projetual capaz de requalificar o seu entorno imediato.

7. Galeria de imagens



Fig. 8: Pavilhão de Exposições. Fachada sudoeste e jardim de esculturas. Aluna: Karla Riet. 2007.

¹⁰ Vinicius de Moraes

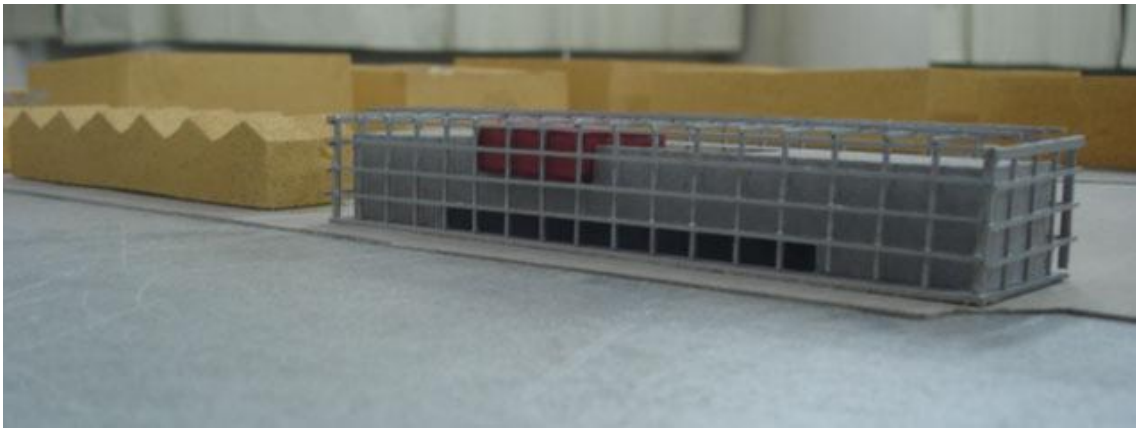


Fig. 9: Pavilhão de Exposições. Maquete. Aluna: Camila Pacheco. 2007.



Fig. 10: Idem ibidem.

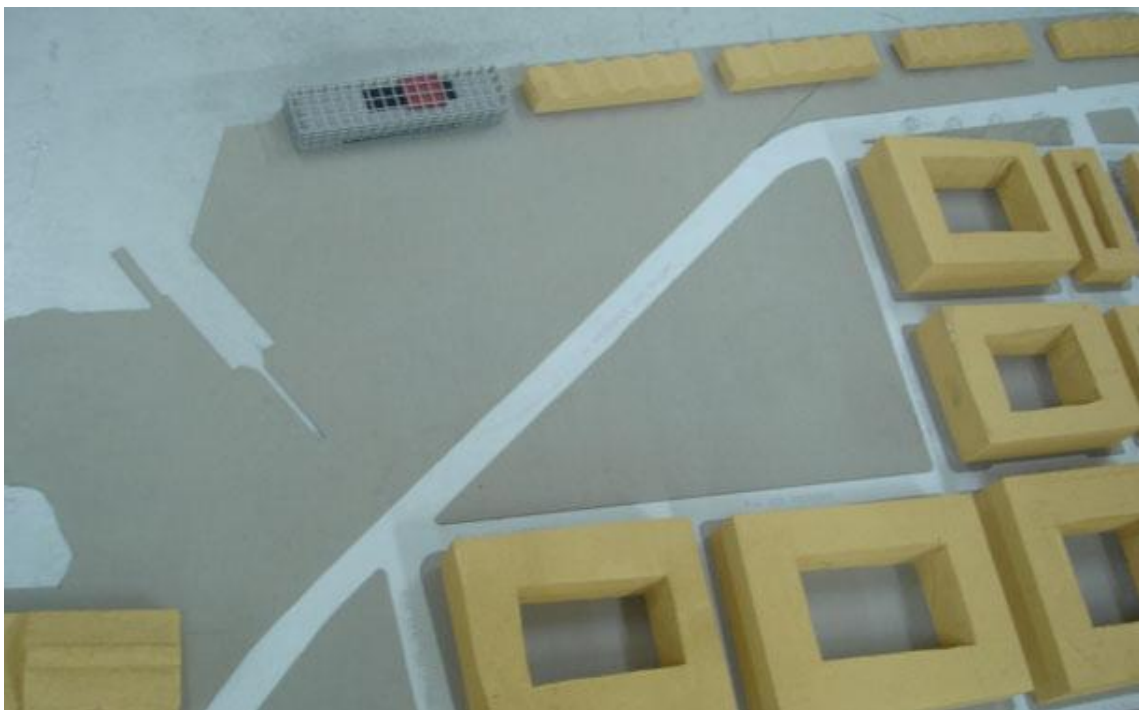


Fig. 11: Idem ibidem.



Fig. 12: Pavilhão de Exposições. Planta do térreo do edifício e espaço aberto. Aluna: Camila Pacheco. 2007.



Fig. 13: Pavilhão de Exposições. Interiores. Aluna: Camila Pacheco. 2007.



Fig. 14: Pavilhão de Exposições. Maquete. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.

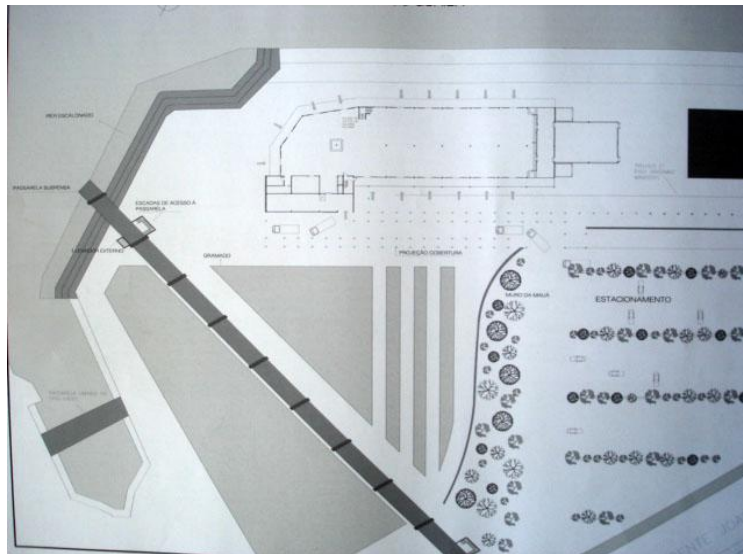


Fig. 15: Pavilhão de Exposições. Planta do térreo do edifício e espaço aberto. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.



Fig. 16: Pavilhão de Exposições. Maquete eletrônica. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.

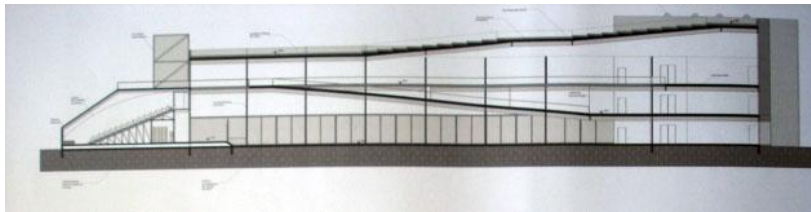


Fig. 17: Pavilhão de Exposições. Corte Longitudinal. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.



Fig. 18: Pavilhão de Exposições. Interiores. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.

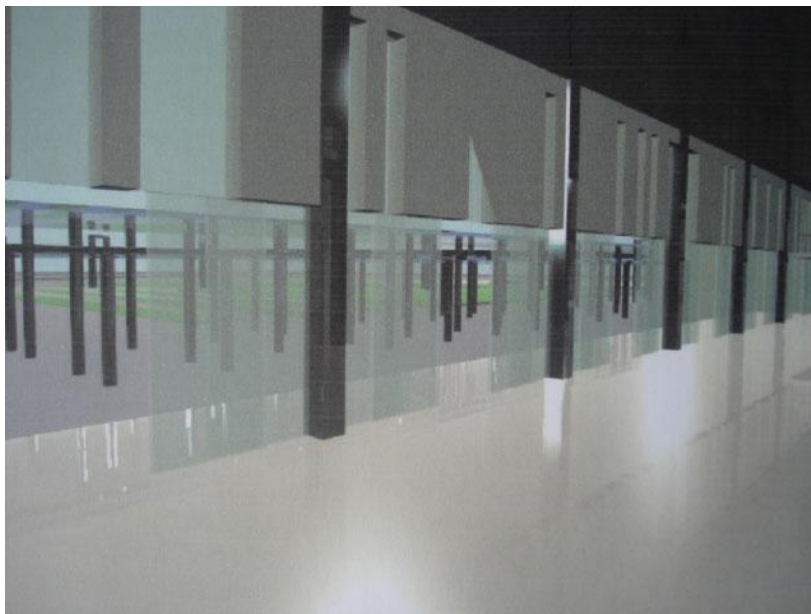


Fig. 19: Pavilhão de Exposições. Fachada. Aluno: Rafael Lorentz. 2007.

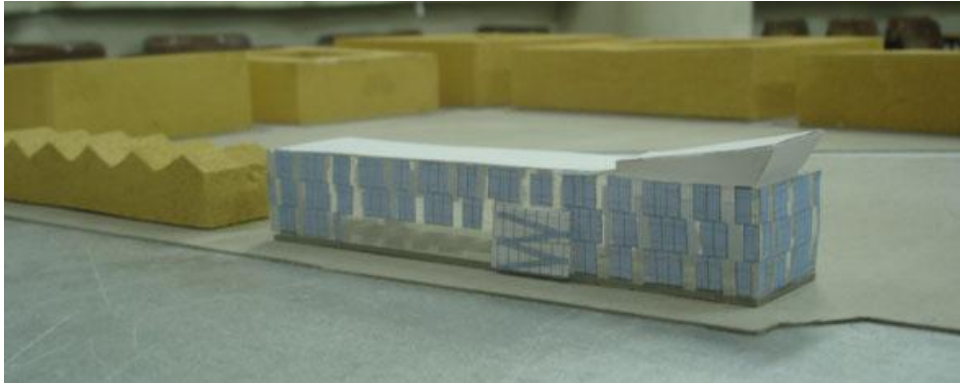


Fig. 20: Pavilhão de Exposições. Maquete. Aluna: Giovana Becker. 2007.

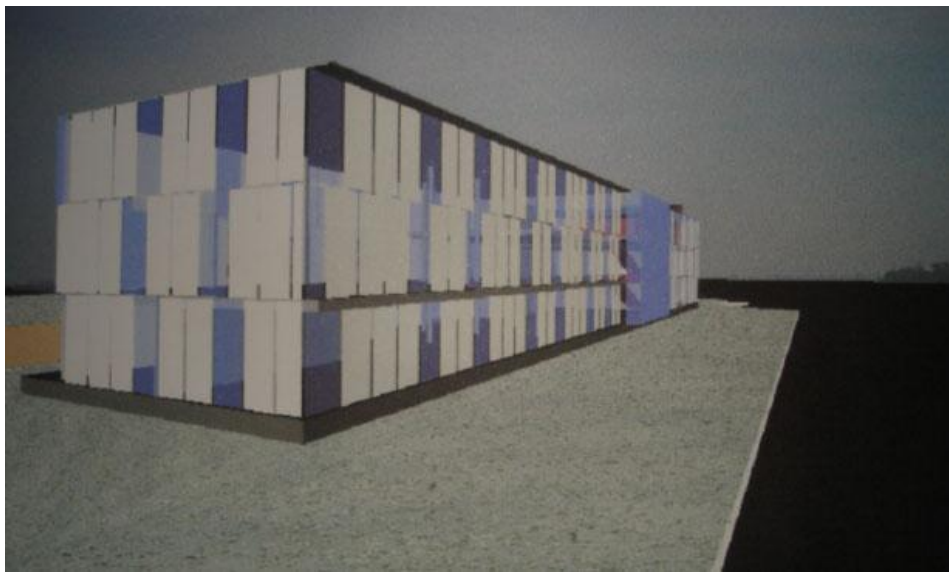


Fig. 21: Pavilhão de Exposições. Maquete eletrônica. Aluna: Giovana Becker. 2007.



Fig. 22: Idem ibidem.



Fig. 23: Pavilhão de Exposições. Maquete eletrônica. Aluna: Alessandra Leote. 2007.



Fig. 24: Idem ibidem.



Fig. 25: Pavilhão de Exposições. Planta baixa do térreo e espaço aberto. Aluna: Alessandra Leote. 2007.



Fig. 26: Pavilhão de Exposições. Interiores. Aluna: Alessandra Leote. 2007.

Referências bibliográficas

CASTRO OLIVEIRA, Rogério de. *Construções figurativas* : representação e operação no projeto de composições espaciais. Tese de doutorado. Porto Alegre: PPGEdU/UFRGS, 2000.

MACHADO, Andréa Soler. *A borda do rio*. Arquiteturas imaginárias : suporte para a construção de um passado. Porto Alegre: PPGHist/UFRGS, 2003.