

PORTO ALEGRE – VERTICALIZAÇÃO SEM HORIZONTE

Flávio Kiefer (Porto Alegre, 1955). Arquiteto, mestre e doutorando em arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Professor desde 1993 na Faculdade de Arquitetura do UniRitter, onde também foi coordenador do curso no período 1998/2002. Co-autor do guia de Arquitetura Contemporânea de Porto Alegre. Tem artigos e projetos publicados em revistas nacionais e estrangeiras. www.kiefer.com.

Endereço: Rua Faria Santos 376
90670-150 Porto Alegre / RS

fone: (051) 3333-0040
e-mail: flavio@kiefer.com.br

Pesquisa: ESTUDO DA VERTICALIZAÇÃO DA CIDADE

Pesquisador: Flávio Kiefer

Bolsistas FAPERGS e UniRitter:

- a. Roberta Tejada Neutzling Lopes, 2005
- b. Graziella Radavelli, 2005
- c. Lisandra Mundstock, 2006
- d. Renata Pinto Beck, 2006 / 2007
- e. Gustavo Sbardelotto, 2007

Local: Faculdade de Arquitetura UniRitter, Porto Alegre

Grupo De Pesquisa:

Espaço Urbano e Regional: Arquitetura e Cidade Ibero-Americanas
Líder do grupo: Dr^a Raquel Rodrigues Lima

Linha de Pesquisa:

Arquitetura Urbana

Linha de Pesquisa que estuda modelos espaciais provenientes de transformações urbanas espontâneas ou induzidas a partir de Planos Diretores, Planos Reguladores, Projetos Urbanos, com vistas à avaliação do comportamento espacial resultante, em seus aspectos histórico-culturais e econômicos.

Duas grandes guinadas conceituais da arquitetura do século XX influenciaram a forma de crescimento das cidades brasileiras. A primeira, gestada na Europa entre as duas guerras mundiais, foi a do movimento moderno. Como é bastante sabido, seus mentores propunham uma mudança radical no desenho das cidades. O tradicional espaço público, formado por ruas e praças, se transformaria em parque contínuo pontuado de edificações convenientemente isoladas umas das outras em função da ventilação, insolação e outros fatores. Essa era uma resposta positiva ao sentimento de fracasso que os europeus nutriam em relação às suas próprias cidades. Congestionadas, poluídas e insalubres, era preciso refazê-las em novos moldes. O Barão Hausmann já tinha empreendido, em 1852, uma grande operação de higienização e reconstrução de partes de Paris. Muitas cidades, mundo afora, seguiram pelo mesmo caminho. Entretanto, essas reformas não mexiam no essencial, ainda prestigiavam os valores da cidade histórica tradicional. A rua, por exemplo, continuava sendo o palco privilegiado da vida urbana. Dessa vez, porém, a proposta era de outra natureza.

A base das novas idéias está nas correntes de pensamento higienista e racionalista que resultaram em experiências práticas muito bem sucedidas. Na Inglaterra, Ebenezer Howard¹ construiu as cidades jardins de Letchworth em 1903 e Welwyn em 1920. Elas são idealizadas como resposta à degradação ambiental das cidades provocada pela revolução industrial. A sua idéia propugnava por uma integração entre cidade e campo, muito próxima do conceito contemporâneo de vilas auto-sustentáveis. Uma comunidade que consome o que produz de forma organizada e disciplinada, especialmente inclusive. (ANDRADE, 2003). Apesar do modelo da cidade jardim não propugnar por edifícios em altura ou altas densidades, ele vai ajudar a criar o imaginário necessário para a crença de que a solução dos problemas da cidade moderna passaria por uma transposição de sua filosofia para dentro da cidade histórica. Do modelo, então, é apropriado principalmente o conceito de otimização do espaço, e a possibilidade de organizá-lo de uma maneira fordista. Tudo isso abre caminho para novas concepções da forma de controlar o crescimento das cidades. Mudanças que só poderiam ser viabilizadas por um planejamento centralizado e poderoso.

Ser moderno, no sentido urbano do termo, passa a significar, na prática, aceitar que grandes zonas das cidades sejam substituídas, no ritmo das possibilidades, por grandes edifícios isolados uns dos outros e construídos sobre pilotis com intuito de unificar os térreos em um parque verde contínuo. Aos poucos, a cidade mesma, em sua totalidade, ressurgiria renovada e disciplinada dentro do princípio do zoneamento funcional. Tão disciplinada e ordeira como a cidade jardim, mas com edifícios em altura e densidades muito mais altas. A rua corredor, lugar símbolo da promiscuidade funcional, seria finalmente eliminada, substituída por vias de tráfego segregado. Cada atividade do dia-a-dia do cidadão aconteceria no lugar determinado pelo projeto central de zoneamento funcional. A lógica da demolição e reconstrução de partes da cidade, que sempre existiu na história da humanidade, assumia, então, um caráter totalmente novo. Le Corbusier apoiado pelos Congressos de Arquitetura Moderna e pela Carta de Atenas do CIAM IV, de 1933, é o maior porta-voz da cidade máquina.

A implantação do novo modelo de cidade proposto, pressupondo o desaparecimento da cidade histórica, suscitou movimentos de resistência, principalmente na Europa. Nos Estados Unidos, essas idéias não chegaram a causar estranheza. Mais pragmáticos, os americanos já vinham verticalizando fortemente suas cidades, porém sempre sobre o desenho da cidade antiga, sem se preocupar em reprojeta-las idealmente. A idéia da coletivização do solo não poderia encontrar terreno fértil no país que despontava como líder do capitalismo e da livre iniciativa. É no Brasil, em especial, que Le Corbusier encontra caixa de ressonância para suas idéias. Contratado como consultor especial do governo Vargas, participa da equipe de projeto do Ministério de Educação e Saúde e se torna figura mítica nos meios acadêmicos. Aos poucos seus ensinamentos e sua Carta de Atenas vão se amalgamar em quase todos estudos e planos das cidades brasileiras, inclusive naqueles que tinham como pressuposto a defesa do patrimônio histórico (GUMARÃES, 2002). Se não literalmente, pelo menos na aceitação da possibilidade de substituição da cidade histórica por uma outra, idealmente concebida. É o caso sem dúvida de Porto Alegre, que passa a formular planos de renovação da cidade desde os anos 1940. Sejam eles de forma mais conservadora, como as propostas de Gladosh para o centro da cidade, ou mais ortodoxas, como as que estão na origem do planejamento municipal contemporâneo, iniciadas por Paiva e Demétrio Ribeiro (MACHADO, 1998). Em um dos atos mais fortes nesse sentido, em

¹ Ebenezer Howard (1850-1928) publicou em 1902, em Londres, o livro Garden Cities of Tomorrow.

1944, o prefeito municipal redesenha os alinhamentos de grande parte dos quarteirões da cidade, condenando a cidade histórica ao desaparecimento. O Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, em 1959, vai completar o serviço ao determinar que todas as ruas da cidade passem a contar ou com recuo viário ou com recuo de jardim.

Na prática do crescimento de Porto Alegre e de outras cidades brasileiras, os tecidos tradicionais densos não foram substituídos pelos sonhados parques pontuados de torres isoladas. As razões são muitas, mas a falta de um planejamento centralizado com os poderes sonhados por Le Corbusier certamente é um fator de peso. No período da ditadura, certamente houve conquistas nesse sentido. Outra razão é a estrutura fundiária herdada e a cultura da propriedade privada. Outra, a falta de recursos para grandes operações urbanas. Assim, o tecido urbano continuou mais ou menos o que sempre foi, com algumas cirurgias aqui ou ali, normalmente com um tempo de cicatrização muito longo. Nos centros históricos, os alinhamentos, literalmente, perderam a linha, fazendo um zig-zague sem fundamento. Nos novos edifícios, o que era para ser jardim, a partir da regra dos afastamentos e pilotis, virou estacionamento e vias de circulação. O que aumentou consideravelmente foi a densidade, a verticalização, a circulação de veículos e todos os problemas daí decorrentes. Também são conhecidas as notícias de engarrafamentos, enxurradas, poluição do ar, excesso de ruídos e outras mazelas que enchem cotidianamente as páginas dos jornais. Da idéia de cidade-jardim, nada restou.

A experiência desastrosa da II Guerra Mundial já tinha arrefecido a crença da possibilidade de construção de um mundo novo calcado na máquina. Os primeiros resultados do esforço de reconstrução das cidades européias, adotando a racionalização modernista gerou mais protestos do que aplausos. Não demorou muito para que a crítica condenasse veementemente os conjuntos habitacionais construídos com esses princípios. Dentro do próprio CIAM, em 1953, apareceram grupos questionando a hegemonia do pensamento de Le Corbusier. Na Itália, Aldo Rossi valoriza a cidade histórica; nos Estados Unidos, Venturi diz que o “menos é mais” de Mies van der Rohe é chato. Quase todos buscam valores no patrimônio construído. Para a nova arquitetura daí resultante passa a ser importante recuperar o fio da sua própria história, fechando os parênteses dos arroubos do movimento moderno. Começava a segunda guinada conceitual, na verdade uma reação ao movimento moderno.

É preciso fazer a ressalva de que se, de fato, a prática modernista serviu de justificativa para muita destruição de patrimônio histórico e para a criação de espaços inóspitos como os conjuntos habitacionais que acabaram sendo implodidos, por outro lado, muitos projetos elaborados pelos mestres do movimento moderno dão o testemunho de sua sensibilidade para a cidade real. Arquitetos como Mies van der Rohe (Seagram Building, 1954, Nova York), Frank Lloyd Wright (Museu Guggenheim, 1959, Nova York), Marcel Breuer (Whitney Museum, 1966, Nova York), Oscar Niemeyer (Banco Boa Vista, 1946, Rio de Janeiro) e Franz Heep (Terraço Itália, 1956, São Paulo), para citar alguns poucos exemplos, souberam lidar com a dualidade e conviver com dois tempos históricos, mostrando em seus projetos de arquitetura uma sensibilidade para a cidade real que não pactuava com a radicalidade do discurso modernista sobre o urbanismo.

Essa derrocada do urbanismo moderno contribuiu, de alguma forma, para que o edifício em altura passasse a ser vistos por muitos como o inimigo da cidade constituída. Os interesses antagônicos entre modernos e preservacionistas encontrou uma frente de batalha no controle da altura e recuos das edificações. Os primeiros, defendendo a liberdade das alturas passaram a ter apoio irrestrito dos construtores interessados na liberdade de mercado. Os segundos buscam apoio em novos conceitos gestados na Europa a partir dos anos 60.

Enquanto por um lado a crítica ao movimento moderno resgatou a preocupação com os valores da cidade histórica, por outro, a realidade do mundo contemporâneo destruíu suas pretensões. A nova forma de acumular capital, distribuir bens e difundir o saber prescindiu da cidade tradicional: o espaço cibernético e as redes dos computadores ocupam seu lugar. A vida cotidiana dos cidadãos está rapidamente se desconectando do mundo físico: quase tudo pode ser construído, transmitido e experimentado virtualmente. A própria história da cidade pode se transformar em cenário decorativo, um simulacro de si mesma. Às vezes com cunho fantasioso, como em Gramado ou Campos de Jordão.

A cidade do futuro está se encaminhando para ser um território sem memória, permanentemente refeito e atualizado como um mall de shopping center, ao sabor das tendências do mercado.

As idéias que incidem sobre as cidades contemporâneas, e que as constroem de fato, são uma mistura mal temperada da visão modernista e da sua reação, chamada, por muitos, de pós-modernista. Na Europa, mais conservadora e com maior tradição de controle sobre o solo urbano, a preocupação com a preservação dos valores da cidade histórica predomina. O desafio é conciliá-la com as novas proposições do mundo contemporâneo. No Brasil o paradigma, sem dúvida, segue sendo o do modernismo, com algum freio acionado pelos preservacionistas em defesa dos bens de valor histórico. Porto Alegre não foge à regra, com o agravante de que a cada dez ou vinte anos reinicia o processo com um novo plano diretor que nunca completa seu ideal de redesenhar a cidade. No debate, ou embate entre as diferentes posições, percebe-se uma despreocupação com a realidade do parque construído de Porto Alegre. Temos uma cidade que já está construída e não vai ser substituída, temos uma cidade que pode ser substituída e certamente temos uma cidade que precisa ser renovada. Que cidades são essas?

A Faculdade de Arquitetura Ritter dos Reis participa indiretamente desse debate desde 1997, quando, em conjunto com a Secretaria Municipal da Cultura, através de convênio entre as duas instituições, foi iniciado o trabalho de Delimitação das Áreas Especiais de Interesse Cultural e, em seguida, o dos Regimes Urbanísticos das AEIC². A idéia dessas áreas, dependente de regulamentação específica, foi incluída no texto da lei do novo plano diretor para a cidade de Porto Alegre aprovado em 1999. A ADFAUPA, a associação dos professores da Faculdade de Arquitetura do UniRitter, também participou ativamente do debate de aprovação desse plano diretor em 1998, quando os professores divulgaram documento, lido na Câmara de Vereadores, com um forte posicionamento principalmente em relação ao regime volumétrico das edificações, que rege, entre outras coisas, a altura dos edifícios.

A pesquisa Estudo da Verticalização da Cidade se insere nessa linha de envolvimento do UniRitter com o planejamento da cidade de Porto Alegre. O objetivo é identificar como os conceitos abordados acima se aplicam na realidade da cidade construída, estudando partes dessa cidade. Na defesa da adoção do limite de 52m de altura para o plano diretor, por exemplo, se usou muito a idéia de que a cidade já era constituída de grandes edifícios, e que, portanto, a paisagem seria pouco alterada. A contestação dos moradores de diversos bairros indica que essa idéia não foi percebida da mesma maneira. Mas quem tem a razão? A demora em responder isso tem um custo muito alto e é, em grande parte, irreversível. Por ora, dúvidas desse tipo dificilmente podem ser respondidas cientificamente, pois não existem dados maiores do que a experiência pessoal de cada um. Faltam-nos quadros que permitam dizer que em tal bairro existem tantos prédios com tantos e tantos pavimentos, que isso resulta numa média de x pavimentos ou que a história tem mostrado um crescimento da altura das edificações com uma velocidade y e assim por diante. Também faltam dados que ajudem a formar consensos sobre o futuro da cidade. Trabalhar com a quebra de paradigmas ou com a homogeneidade? Utilizar a média do que já está feito como medida, com incremento positivo ou negativo? O ideal seria facilitar as respostas para toda a cidade. Não tendo recursos para isso, optamos por avaliar poucos quarteirões dos bairros Rio Branco e Menino Deus, testando uma metodologia de trabalho que pode ser otimizada e estendida para o resto da cidade.

Um teste inicial das possibilidades dessa pesquisa foi feito na avenida Independência. Um exame visual passeio permitiu verificar as discrepâncias que diferentes normativas trouxeram na paisagem dessa avenida. (fig. 1) A aplicação de normas de vários planos diretores, elaborados com pouca sensibilidade para o que estava construído destruiu paulatinamente a imagem de avenida cara e elegante que já teve. Apontamos resultados concretos das legislações que, em 60 anos, deixaram suas marcas:

1 –o desalinhamento predial é resultado dos efeitos do decreto 313 de 4 de fevereiro de 1944. O então prefeito Brochado da Rocha obrigou a transposição progressiva para um novo alinhamento viário, condenando à demolição dezenas dos mais valorizados imóveis da cidade; (fig. 2)

² O Estudo das Áreas Especiais de Interesse Cultural foi desenvolvido pelos arquitetos da SMC Elena Graeff, Helton Estivalet Bello e Maria Tereza Albano e pelos professores do UniRitter Flávio Kiefer, Julio Celso Vargas e Margot Caruccio.

- 2 - os grandes edifícios com empena lateral cega que, recuados, obedeciam às normas da altura proporcional a largura da rua vigente até 1959; (fig. 3)
- 3 - os edifícios centro de terreno, com recuos proporcionais a sua altura em todos os lados do terreno, implementados pelo plano diretor de 1959, inspirado na Carta de Atenas; (fig. 4)
- 4 - pequenos edifícios de até quatro pavimentos colados nas divisas, obedientes aos baixos índices de aproveitamento e altura do restritivo plano diretor de 1979; (fig. 5)
- 5 - o tombamento de prédios de valor arquitetônico e histórico na década de 80 e o conseqüente abandono, nestes terrenos, do recuo progressivo de 1944; (fig. 6)
- 6 - a possibilidade de edifícios de 18 pavimentos, com uma base de até 9m de altura que pode ocupar 90% do terreno, a partir do novo plano diretor de 1999.

Para os demais bairros (fig. 7) elaboramos uma pesquisa, tipo censitária, com levantamento in loco, acompanhado de levantamento aerofotogramétrico para identificação dos imóveis. Para cada imóvel foi feita uma ficha de identificação, com dados como a altura, tipo de recuos, ano de construção e registro fotográfico da fachada principal. Os imóveis foram classificados segundo os planos diretores que lhe deram origem, com a utilização dos levantamentos aerofotogramétricos da situação existente em cada uma das épocas em que o plano diretor da cidade foi modificado, configurando 4 períodos para verificação e comparação dos resultados da aplicação destas leis sobre o bairro. Os períodos são o bairro antes de 1959; entre os planos de 1959 e 1979; entre os planos de 1979 e 1999 e por último a área hoje. A partir desses dados foi possível desenhar os quarteirões em três dimensões e levantar os perfis de cada uma das ruas, sempre apontando o período em que os imóveis foram construídos. O resultado final se constituiu em um mapa cadastral, em que estão contidas todas as informações levantadas. De posse desses dados, pode-se fazer comparações, como as da figura 8, que mostra o percentual de imóveis segundo o número de pavimentos que possuem. Também pode-se ligar ou desligar layers, visualizando a evolução da verticalização do bairro. Isso é importante para mostrar de forma clara o estágio de verticalização do bairro. Alguns resultados podem ser vistos nas figuras de 9 a 12, na forma de mapas volumétricos e perfis dos alinhamentos que permitem identificar as diversas fases de construção dos bairros pesquisados.

O objetivo dessa pesquisa foi testar um método de apropriação da realidade construída que sirva para o conhecimento dos efeitos reais da aplicação de diferentes planos diretores sobre uma mesma região da cidade em um período de tempo de cinco décadas. Ficou claro que a tarefa de levantar toda a cidade é trabalhosa, mas cada vez mais factível com os recursos da informática. Instrumentos desse tipo abrem possibilidades de novas formas de planejar a cidade real. Não é mais possível imaginar que soluções ideais e abstratas tenham capacidade de costurar tecidos tão castigados pela nossa capacidade de mudar ciclicamente os planos diretores. Claro, para isso ainda será preciso construir novos parâmetros legais que balizem a liberdade de atuação dos órgãos de aprovação de projetos da municipalidade, condição necessária para que a cidade seja mais projetada do que planejada. Muito mais do que regras; precisamos de princípios gerais. Aos arquitetos, em seus projetos, cabe a formulação das regras que vão responder a esses princípios.

De forma mais imediata, esse trabalho fornece subsídios para o debate que vem sendo travado entre aqueles que defendem a verticalização da cidade como forma de aproveitar ao máximo o solo urbano, e os que desejam que Porto Alegre mantenha sua paisagem urbana peculiar formada, em sua maioria, por prédios de pouca altura. Apesar da aparente obviedade dos resultados alcançados, a pesquisa mostra com clareza a falta de continuidade entre os diversos planos diretores que passaram a controlar o crescimento de Porto Alegre. A vantagem da existência de um plano regulador é perdida quando esse plano é constantemente alterado ao sabor das pressões e interesses econômicos em intervalos de tempo muito pequenos.

Bibliografia

- ANDRADE, Liza Maria Souza de. O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. Arqtexto 42.02. São Paulo: Portal Vitruvius, nov 2003.
- CARDEMAN, David e CARDEMAN, Rogério Goldfeld. O Rio de Janeiro nas Alturas. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. Reinvente seu bairro. Caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Editora 34, 2003.
- GUIMARÃES, Ceça. Paradoxos Entrelaçados As torres para o futuro e a tradição nacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2002.
- CORBUSIER, Le. Precisões. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- GHIRARDO, Diane. Arquitetura Contemporânea, uma História Concisa. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- GRAEF, Helena; ESTIVALET, Helton; CARUCCIO, Margot; KIEFER, Flávio. Áreas e Lugares de Interesse Cultural. Porto Alegre: Ritter dos Reis/Secretaria Municipal da Cultura, 1999.
- HICKEL, Humberto. Compilação de Instrumentos legais de Porto Alegre- de 1893 a 1963, Prefeitura Municipal de Porto Alegre-Secretaria do Planejamento Municipal, 1988.
- JENCKS, Charles. Movimentos Modernos em Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1987.
- KIEFER, Flávio. Em Porto Alegre, Um Caso de Verticalização Controlada. Revista Projeto. Editores Associados, São Paulo, 1989.
- KIEFER, Flávio. Plano Diretor e Identidade Cultural em Porto Alegre, 2003. Homepage: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq037/arq037_00.asp.
- KRAWCZYK, Flávio (org.). Da Necessidade do Moderno: o futuro da Porto Alegre do Século Passado. Porto Alegre: Unidade Editorial, 2002.
- LEME, Maria Cristina da Silva (org.). Urbanismo no Brasil 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- MACHADO, Nara. Modernidade, Arquitetura e Urbanismo. O Centro de Porto Alegre (1928-1945). Tese de Doutorado defendida em 1998 no Curso de Pós-Graduação em História do Brasil da PUCRS.
- MONTANER, Josep Maria. A Modernidade Superada. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- PANIZZI, Wrana M. e ROVATTI, João F. (org.) Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento. Porto Alegre: ED. UFRGS, 1993.
- Plano Diretor de Porto Alegre – 1959
- Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre – 1979
- Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre – 1999
- SOUZA, Célia Ferraz e MULLER, Doris Maria. Porto Alegre e sua evolução urbana. Porto Alegre: ED. UFRGS, 1997.
- WEIMER, Günter (org.). Urbanismo no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 1992.



Fig. 1 Quatro imóveis, quatro histórias do planejamento urbano da avenida. (foto do autor, 2006)



Fig. 2 Recuo de alinhamento progressivo, de 1944. (foto do autor, 2006)



Fig. 3 Na década de 50, grandes edifícios obedecendo ao novo alinhamento e colados nas divisas começaram a ser construídos nas esquinas. (foto do autor, 2006)



Fig. 4 Recuo lateral e incentivo ao uso de pilotis do plano de 1959 (terceiro edifício). (foto do autor, 2006)



Fig.5 Na década de 1980, voltam os prédios colados na divisa, mas com no máximo 4 pavimentos. (foto do autor, 2006)



Fig. 6 Prédios tombados impedem a concretização do projeto de realinhamento predial da avenida. (foto do autor, 2006)

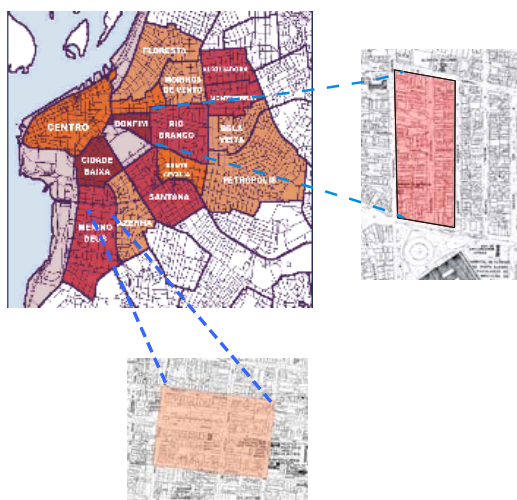


Fig. 7 Localização das áreas levantadas na pesquisa. (BIC)



Fig. 8 Número percentual de imóveis do bairro Rio Branco segundo diferentes alturas. (BIC)



Fig. 9 Volumetria no bairro Menino Deus de acordo com as épocas de vigência dos diferentes planos diretores. (BIC)

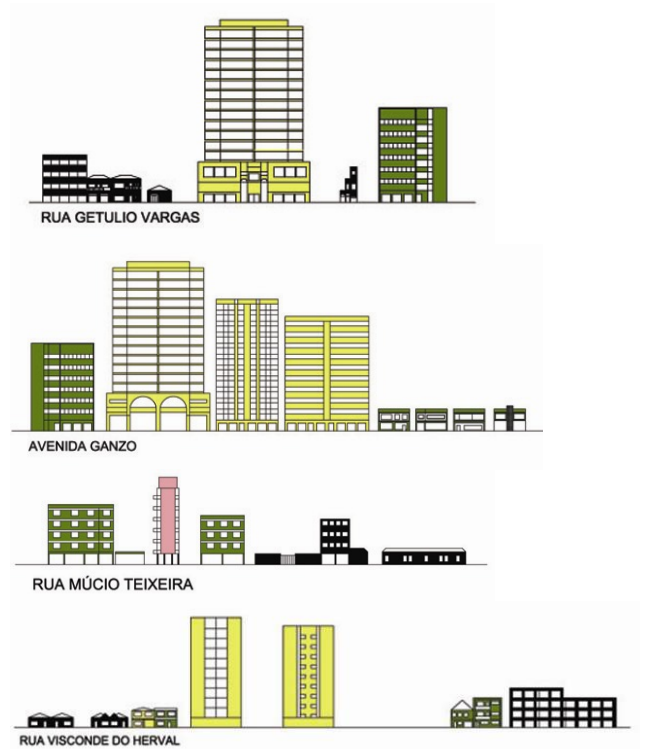


Fig. 10 Perfil de uma quadra do bairro Menino Deus (BIC)

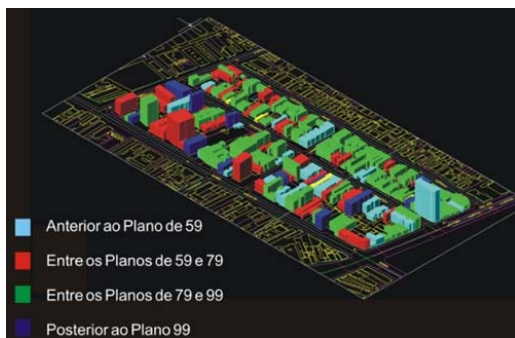


Fig. 11 Volumetria no bairro Rio Branco de acordo com as épocas de vigência dos diferentes planos diretores. (BIC)

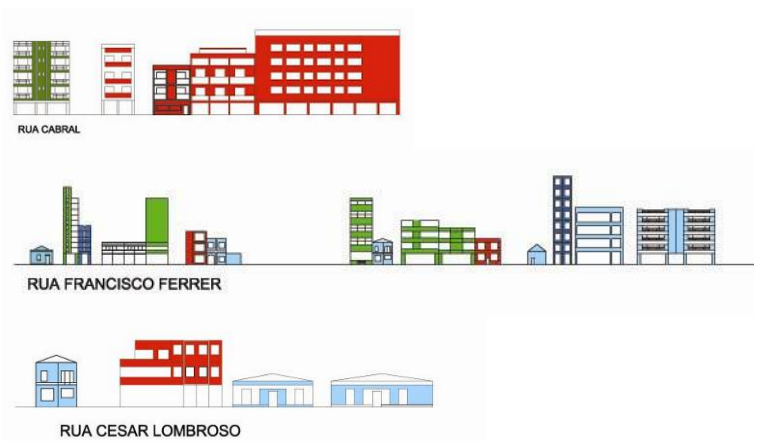


Fig. 12 Perfil de uma quadra do bairro Rio Branco (BIC)