

IV PROJETAR 2009
PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO: ENSINO, PESQUISA E PRÁTICA
FAU-UPM SÃO PAULO BRASIL
Outubro 2009

EIXO: PROPOSIÇÃO
SEIS PROPOSTAS PARA PORTO ALEGRE
Silvio Belmonte de Abreu Filho
Arquiteto, PhD, Professor na Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Rua Marques do Herval, 140/401 CEP 90570-140 Porto Alegre/RS
abreuarg@terra.com.br

SEIS PROPOSTAS PARA PORTO ALEGRE

RESUMO EM PORTUGUES

Na interface das atividades de pesquisa acadêmica e aplicada, ensino e prática de projetos relacionados à cidade, Seis Propostas relata uma experiência disciplinar integrada. Tese de Doutorado (2006) forneceu os **conceitos**, o levantamento e análise da **memória** urbana - base para a **proposição**, desenvolvida nas outras atividades. A tese delineou uma série de propostas para Porto Alegre, a partir do estudo de seus sucessivos planos. Considerando a cidade e sua arquitetura como objetos autônomos, Porto Alegre emerge como cidade ideal através dos planos e projetos urbanos. Considerados como textos instauradores da Arquitetura, na categoria dos escritos urbanísticos, reúnem características de tratado, propondo regras e procedimentos para a construção do espaço urbano, e de utopia, pela reprodução de modelos.

Eles formam uma sucessão de quase cem anos, do Plano de Melhoramentos de 1914 ao PDDUA de 1999. Revisão crítica relacionou-os aos paradigmas e modelos urbanísticos hegemônicos, suas estratégias projetuais e normativas, o **processo** de crescimento urbano e a **estrutura** do espaço real resultante. O interesse operativo estava em seis propostas para o planejamento de Porto Alegre no novo milênio, inspiradas em Italo Calvino. A **primeira** se refere ao Centro. A **segunda** trata da relação com o rio e sua margem. A **terceira** envolve a estrutura viária, a **quarta** os canais de movimento, a **quinta** refere-se literalmente ao norte, e a **sexta** às áreas residenciais.

Premissas de temas estruturantes para o planejamento estratégico da cidade, elas vem sendo apresentadas em diversos eventos de Planejamento e gestão urbana. Desde 2006 configuram linhas de investigação nas disciplinas de Graduação da FAUFRGS e no Propar, apóiam o trabalho da Universidade no Conselho Municipal na revisão do Plano Diretor, workshops de projeto e propostas de novos equipamentos urbanos e infra-estruturas para a Copa de 2014, inserindo-se exemplarmente no tema do IV PROJETAR, em seu eixo PROPOSIÇÃO.

Palavras-chave: Propostas urbanas; Porto Alegre; Estrutura urbana

Eixo: PROPOSIÇÃO

SIX PROPOSITIONS FOR PORTO ALEGRE

ABSTRACT IN ENGLISH

In the interface of academic and applied research activities, design practice and teaching related to the city, Six Propositions presents an integrated multisubject experience. A Doctorate thesis (2006) has provided the **concepts**, the urban memory survey and analysis – basis for **proposition** developed in the other activities. The thesis outlined a series of proposals for Porto Alegre, by the study of its successive urban plans. Taking city and its architecture as autonomous objects, Porto Alegre emerges as an ideal city throughout its plans and urban projects. Seen as foundational texts of architecture they merge characteristics of treatises, proposing rules and procedures for the urban space, and utopias, by the reproduction of models.

Plans form a succession of almost a century, from 1914 “Plano de Melhoramentos” to 1999 “PDDUA”. A critical review related them to the hegemonic paradigms and urban models, their design and normative strategies, the **process** of urban growth and the **structure** of resulting urban space. Operative interest laid on six propositions for city planning in the new millennium, inspired by Italo Calvino. The **first** one refers to downtown. The **second** one deals with the relation to the river and waterfront. The **third** one involves the road structure, the **forth** the movement channels, the **fifth** refers literally to the north and the **sixth** to residential areas.

Premises of structuring themes for strategic planning of the city, they have been presented in several planning and urban management events. Since 2006 they configure lines of research in Undergraduate and Graduate programs at FAUFRGS and Propar, they support the work of the university at the Municipal Board for the City Plan revision, in design workshops and in the proposal for new urban equipments and infra-structures for 2014 World Cup, inserting itself exemplarily in the IV PROJETA subject in its PROPOSITION branch.

Keywords: Urban propositions; Porto Alegre; Urban structure

Axis: PROPOSITION

SEIS PROPOSICIONES PARA PORTO ALEGRE

RESUMEN EN ESPAÑOL

En la interfaz de las actividades de investigación académica y aplicada, enseñanza y práctica de proyectos relacionados a la ciudad, Seis Propuestas relata una experiencia disciplinaria integrada. Tesis Doctoral (2006) suministró los **conceptos**, el estudio y el análisis de la **memoria** urbana - base para la **proposición**, desarrollada en las otras actividades. La tesis delineó una serie de propuestas para Porto Alegre, a partir del estudio de sus sucesivos planos. Considerando la ciudad y su arquitectura como objetos autónomos, Porto Alegre emerge como ciudad ideal a través de los planos y proyectos urbanos. Considerados como textos instauradores de la Arquitectura, en la categoría de los escritos urbanísticos, reúnen características de tratado, proponiendo reglas y procedimientos para la construcción del espacio urbano, y de utopía, por la reproducción de modelos.

Éstos forman una sucesión de casi cien años, del *Plano de Melhoramentos* de 1914 al PDDUA de 1999. La revisión crítica los relacionó a los paradigmas y modelos urbanísticos hegemónicos, sus estrategias proyectuales y normativas, el **proceso** de crecimiento urbano y la **estructura** del espacio real resultante. El interés operativo estaba en seis propuestas para la planificación de Porto Alegre en el nuevo milenio, inspiradas en Italo Calvino. La **primera** se refiere al Centro. La **segunda** trata de la relación con el río y su orilla. La **tercera** abarca la estructura vial, la **cuarta** los canales de movimiento, la **quinta** se refiere literalmente al norte, y la **sexta** a las áreas residenciales.

Premisas de temas estructurantes para la planificación estratégica de la ciudad, éstas se presentan en diversos eventos de Planificación y gestión urbana. Desde 2006 configuran líneas de investigación en las materias de Licenciatura de la FAUFRGS y en el Propar, apoyan el trabajo de la Universidad en el Consejo Municipal en la revisión del Plano Director, talleres de proyectos y propuestas de nuevos equipos urbanos e infraestructuras para el Mundial de Fútbol del 2014, insertándose ejemplarmente en el tema del IV PROJETAR en el eje PROPOSICIÓN.

Palabras-llave: Proposiciones urbanas; Porto Alegre; Estructura urbana

Eje: PROPOSICION

SEIS PROPOSTAS PARA PORTO ALEGRE

Seis Propostas é um ensaio crítico e propositivo, cujo objeto situa-se na interface disciplinar entre as atividades de pesquisa acadêmica e aplicada, ensino e prática de projetos relacionados à cidade. A investigação acadêmica forneceu os conceitos, o levantamento e análise para caracterização da memória urbana - base para a proposição, desenvolvida e testada em pesquisas aplicadas, no ensino e em atividades de projeto. Em agosto de 2006, a defesa da Tese de Doutorado em Arquitetura "*Porto Alegre como Cidade Ideal: Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*"¹ no PROPARG-UFRGS permitiu a apresentação preliminar de uma série de propostas para a cidade, delineadas com base no estudo de seus sucessivos planos. Vendo a cidade e sua arquitetura como objetos autônomos – portanto como forma, Porto Alegre emerge do estudo como cidade ideal através de seus planos e projetos urbanos. Eles são considerados enquanto textos instauradores da Arquitetura, na categoria dos escritos urbanísticos, reunindo características de tratado, ao propor a aplicação de regras e procedimentos para a construção do espaço urbano, e de utopia, pela reprodução de modelos.

Em Porto Alegre, os planos urbanos formam uma sucessão encadeada de quase cem anos, desde o Plano Geral de Melhoramentos de 1914 até o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental - PDDUA, em vigor desde 2000. Na exegese dos planos, tratou-se de identificar as imagens de cidade ideal a orientar sua gestação, descrever suas premissas, os elementos de sua estrutura, e como vão orientar as normas e procedimentos urbanísticos na busca de transformar a cidade real, com todas as suas circunstâncias, na cidade idealizada. Procurou-se distinguir as características prescritivas dos planos, relacionadas à sua natureza "tratadista", de suas características utópicas, ligadas à geração e reprodução de modelos.

A revisão crítica dos planos foi utilizada para relacioná-los com os paradigmas e modelos urbanísticos hegemônicos em seu tempo, com suas estratégias projetuais e normativas, o processo de crescimento urbano e a estrutura do espaço real resultante, com interesse documental, metodológico, disciplinar e operativo. O interesse operativo imediato traduzia-se em seis propostas para o planejamento de Porto Alegre no novo milênio, delineadas nas Considerações Finais da Tese e constituindo seu efetivo encerramento. A primeira delas se refere ao Centro da cidade. A segunda trata da relação com o rio e sua margem, condição urbana indissociável. A terceira envolve a estrutura viária, que a quarta complementa na organização dos canais de movimento. A quinta refere-se literalmente ao norte. Finalmente, a sexta proposta volta-se para as áreas residenciais.

Pensadas como premissas de temas estruturantes para o planejamento da cidade, numa visão estratégica de desenvolvimento futuro, elas foram apresentadas parcialmente no *1º e 2º Encontro de Planejamento Estratégico para Centros Urbanos – Gestão e Reabilitação em debate* (2006) e *Centro, um cenário para 10 anos* (2008), integralmente na *Conferência Mundial sobre Desenvolvimento de Cidades* (2008), e contribuíram no *Fórum Porto Alegre: uma visão de futuro* (2008) para o tema Urbanismo Sustentável. Desde 2006, sugerem linhas de investigação acadêmica em disciplinas de graduação, no Trabalho Final de Graduação da FAUFRGS e no Proparg, orientaram a representação da Universidade no Conselho Municipal no processo de revisão do Plano Diretor, em workshops de projeto sobre o centro da cidade, o aproveitamento do porto e da orla, e propostas de operações integradas de novos

¹ ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Porto Alegre como Cidade Ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre. Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 2006 (Tese de Doutorado em Arquitetura).

equipamentos urbanos e infra-estruturas para a Copa de 2014. Dessa forma, inserem-se exemplarmente no tema do IV PROJETAR, em seu eixo PROPOSIÇÃO.

Se os planos normalmente se substituem uns aos outros, a cidade que deles resulta não. O resultado dessa convivência espacial e temporal se aproxima da trama de uma colcha de retalhos concebida em três dimensões. A estrutura urbana da cidade real abriga assim distintas formas, originárias de diversos modelos e de seus planos e projetos urbanos, convivendo ou mais seguidamente lutando por hegemonia numa acomodação tensa, feita de substituições, colisões, acavalamentos e sobreposições. A lógica e o sentido dependem da clareza e permanência de sua estrutura primária. A qualidade depende das partes, mas se exprime na força e coerência do conjunto.

O entendimento da cidade contemporânea como *patchwork* admite algumas estratégias de projeto e operação urbana adequadas ao novo século: operações de justaposição e sobreposição, de colagem e desvendamento de estratos, de reforço à autonomia interna e complementação de cada fragmento, subordinadas a uma estratégia unificadora geral capaz de assegurar a coerência, legibilidade e funcionalidade do todo, e a necessária colagem das partes. Trata-se de um retorno à estrutura, legitimado pelo alto grau de autonomia das partes, e pelo desenho de uma matriz espacial e conceitual capaz de dar suporte aos distintos sistemas e processos em desenvolvimento na cidade. Como concluía Colin Rowe, "*Utopía como metáfora y Collage City como prescripción*"², tomando a cidade ideal como metáfora e cidade colagem como estratégia.

CIDADE IDEAL COMO METÁFORA E CIDADE COLAGEM COMO ESTRATÉGIA

Os sucessivos planos desenham idéias mais ou menos completas de cidade, não necessariamente complementares. Estruturadas ao redor dessas idéias, procuram detalhar os meios e procedimentos normativos necessários à sua consecução. O efeito não é sentido ao mesmo tempo em toda a cidade, nem é delimitado precisamente no espaço, e assim ela acaba acomodando distintas formas, originárias dos sucessivos modelos adotados, convivendo em um mesmo tempo e espaço. Essa acomodação pode se dar como colagem, numa justaposição de fragmentos, ou em camadas, como sucessivos estratos superpostos, ou como combinação das duas formas.

O *Plano Geral dos Melhoramentos* de João Moreira Maciel em 1914 foi um intento pioneiro para transformação da acanhada cidade "colonial" do início do século XX numa cidade moderna, saneada, equipada e embelezada. Maciel mirava no Rio de Janeiro de Pereira Passos, referência urbana obrigatória no Brasil da época, e mais além, na Paris transformada por Haussmann em cidade-capital paradigmática do final do XIX. As propostas do Plano baseavam-se nos três princípios de circulação, higiene e embelezamento, filiando-o de forma direta à reforma urbana de Haussmann. Entretanto, influências cruzadas permitem falar em um "sincretismo" urbanístico que junta à referência haussmaniana hegemônica as idéias de Camillo Sitte, de Eugène Hénard, do *Park Movement* americano, e de Saturnino de Brito, centro incontestado da engenharia sanitária e urbana brasileira do início do século.

² ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 177.

Célia F. de Souza³ identificou que o Plano estava inserido em um planejamento conjunto a cargo da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da capital (da qual Maciel era o secretário), envolvendo de forma integrada aspectos de saneamento, equipamento público, modernização urbana, circulação viária e legislação urbanística. Não era um “plano positivista”, mas um Plano *do* e *para* o positivismo castilhistas, produto de um meio com forte hegemonia da doutrina, e atendendo a seus interesses como peça fundamental na estratégia de legitimação e controle político da capital. Maciel habilmente inverteu a máxima do “conservar, melhorando” (por “melhorar, conservando”), ilustrando um claro compromisso com a modernização.

O Plano inclui o projeto do parque da Várzea, a canalização e saneamento do Riacho, a consolidação da orla com uma avenida-parque, e a urbanização da área de aterro no novo porto. Propõe a abertura de novas avenidas, alargamento e prolongamento de vias existentes, aumento da permeabilidade central pelo fracionamento de quarteirões, reforço às radiais para facilitar o acesso ao centro, e o lançamento das primeiras ligações perimetrais. Desloca a polaridade comercial na direção leste, com “*percées*” a partir da Praça XV de Novembro, e retoma a “*grande croisée*” de Eugène Hénard no cruzamento central das novas avenidas norte-sul (atual Borges de Medeiros) e leste-oeste (atual Salgado Filho). Criticado por tratar apenas do Centro (na verdade a área do primeiro distrito) e de limitar-se a um plano viário, o Plano Maciel é inegavelmente mais que isso, e pode ser considerado o plano urbano de maior abrangência no Brasil dos anos 10. Mesmo que não traga definições morfológicas ou justificativas conceituais explícitas, podemos identificá-las no padrão regular dos novos quarteirões do porto, no traçado retilíneo das “*percées*”, no desenho dos parques, e na busca prematura do modelo rádio-concêntrico em substituição ao radial. As propostas do Plano foram implantadas a partir dos anos 20, e legaram diretrizes de notável permanência para a cidade, que foram incorporadas por seus sucessivos planos urbanos.

A *Contribuição para o estudo da urbanização de Porto Alegre* de Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, em 1936, foi o resultado do esforço isolado de dois engenheiros com ‘background’ teórico e disciplinar limitado, baseados no estudo das poucas referências urbanísticas disponíveis localmente. As imagens de cidade ideal apresentadas na *Contribuição* saíram diretamente de dois livros, *Cidade do Rio de Janeiro*, de Alfred Agache, e o *Plano de Avenidas de São Paulo*, de Prestes Maia. Através deles, recebem a influência indireta do urbanismo da SFU, no primeiro caso, e de Eugène Hénard no segundo, absorvidas com alguma ingenuidade.

A *Contribuição* modela um esquema teórico para Porto Alegre baseado nos esquemas de Hénard apresentados por Prestes Maia, que consagra a cidade rádio-concêntrica em substituição ao padrão radial até então predominante, com persistente influência em todos os planos futuros. Aplica o modelo sobre a cidade de crescimento fragmentado dos anos 30, definindo uma rede viária de radiais e perimetrais que também vai persistir nos traçados dos planos que se seguirão, já a partir do Anteprojeto de Arnaldo Gladosch, que vai utilizá-la como base para sua estrutura. Espelhados em Agache e em suas peças urbanas para o Rio de Janeiro, são propostas duas novas centralidades através de um bairro residencial na Praia de Belas, e um bairro industrial-operário na zona norte. O primeiro emula direta e despidoradamente o Centro de Negócios da Praça do Castelo e a Porta do Brasil. O

³ SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008. Ela destaca a presença e o trabalho dos engenheiros Jorge de Lossio, Benito Elejalde e Dario Pederneiras na Comissão, e a influência da Escola de Engenharia e de sua revista EGATEA no ambiente local.

segundo revela referências cruzadas, agregando a Agache as contribuições de Camillo Sitte e do urbanismo alemão, e da cidade jardim.

Os projetos da *Contribuição* integram uma corrente de experiências similares no Brasil da década de 30, como Nestor de Figueiredo em Recife, Atílio Correia Lima em Niterói e depois em Goiânia, e Arnaldo Gladosch em Porto Alegre, além dos próprios exemplos, Prestes Maia em São Paulo e Agache no Rio de Janeiro (e depois Curitiba). Os resultados, mesmo modestos, serviram para produzir e divulgar novas referências espaciais e formais, ilustrando os processos de transferência e difusão de idéias urbanísticas no período. Mesmo limitado basicamente a um plano viário espelhado nos dois exemplos mais acabados da década, a *Contribuição* vai um pouco além desse âmbito, ao fornecer um elenco de imagens e soluções que, mesmo ingênuas, serviram de base para os planos e projetos urbanos dos anos 40 e 50.

No final de 1938, o Prefeito Loureiro da Silva trouxe o urbanista Arnaldo Gladosch para elaborar o Plano Diretor da cidade, inserido em um processo acelerado de modernização institucional e urbana. Até 1943, Gladosch desenvolveu pelo menos quatro estudos, que resultaram em um Anteprojeto (também chamado Pré-plano), e uma série de projetos urbanos correlacionados, que compuseram o Plano de Urbanização⁴ da administração Loureiro da Silva. Prejudicadas pela desapareição de seus originais e reiteradamente desqualificadas ou ocultadas entre nós, as idéias de Gladosch e as justificativas das suas propostas devem ser buscadas em suas exposições no Conselho do Plano Diretor, único registro disponível além de fragmentos dos planos. Ali, num procedimento usual de Agache e da SFU, Gladosch procura a adesão pelo convencimento, exercendo plenamente o “*Urbanisme Parlant*” em Porto Alegre.

Os planos e projetos de Gladosch são produtos híbridos de sua formação no urbanismo alemão, que o aproxima da cidade-jardim, e do trabalho junto a Agache no Plano do Rio de Janeiro, onde recolhe o registro de seu método, e com ele toda a tradição do urbanismo da SFU. O sincretismo dessas três fontes apresenta-se claramente em seu projeto para o aterro da Praia de Belas e sul da península, num traçado que se filia diretamente ao de Berlage para a extensão sul de Amsterdam, não por acaso o melhor exemplo da convergência das três.

O projeto de loteamento do vale do Riacho e a captação de novos projetos privados acabaram desviando o foco das estratégias gerais, e do acabamento da estrutura do plano, nunca concluído. Ainda assim Gladosch nos deixou diversos fragmentos de cidade ideal em projetos urbanos para a Feira de Amostras, Cidade Universitária, Centro Administrativo Estadual na Praça da Matriz, e peças arquitetônicas de grande interesse, como os edifícios Sulacap, União e Mesbla. É evidente a influência de Agache nas propostas de Gladosch para uma série de elementos morfológicos do repertório da SFU, transformados em dispositivos urbanísticos e aplicados na cidade desde então, como o recuo de jardim de 4 metros, as galerias cobertas no centro e na Perimetral, o *semipilotis* ou colunata de dupla altura nas avenidas radiais, e tantos outros fragmentos espalhados pelo centro e pelos bairros consolidados nas décadas de 40 e 50. Enfim, destaca-se também a importância do Prefeito Loureiro da Silva como protagonista principal desse “*case*” urbanístico representado pelo Plano de Urbanização, inaugurando um novo padrão de administração municipal e imantando-a com dinamismo e visão estratégica de planejamento e desenvolvimento urbano.

⁴ O conjunto encontra-se publicado em LOUREIRO DA SILVA, José (Colaboração técnica de Edvaldo Paiva). Um Plano de Urbanização. Porto Alegre: Editora do Globo, 1943.

O “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”, de 1951, representou um esforço de Edvaldo Paiva (com Demétrio Ribeiro) para associar-se ao paradigma moderno, em vias de tornar-se hegemônico no sul, com vistas a qualificar-se como o único em condições de assumir a elaboração de um Plano Diretor de acordo com aqueles princípios. O anteprojeto retém da Carta de Atenas apenas as quatro funções urbanas, utilizadas como símbolos modernos no seu modo de apresentação, desagregado em quatro mapas temáticos por função. Mesmo que sua denominação e apresentação acabem filiando-o à corrente do urbanismo moderno dos CIAM, em entronização como hegemônico à época, devemos buscar suas fontes diretas na *Contribuição*, nos planos de Arnaldo Gladosch, na metodologia de plano trazida por Paiva de seu curso de Urbanismo em Montevidéu, e indiretamente nas referências dessas próprias fontes.

O *Ante-projeto* de Paiva e Demétrio Ribeiro usa outras fontes modernas: a da cidade jardim e seu desenvolvimento americano, a unidade de vizinhança e o sistema Radburn; os princípios do zoneamento urbano (juntando o zoning alemão do início do século ao zoning americano); a *urban survey* de Patrick Geddes e Marcel Poëte, filtrada pela metodologia de M. Cravotto em Montevidéu; e a organização da cidade rádio-concêntrica através do sistema radial-perimetral, que remonta a Hénard. Apesar do empréstimo de terminologia e de algumas justificativas, certamente quase nada tem a ver com o urbanismo moderno de Le Corbusier, com o qual é seguidamente identificado.

O Plano Diretor de 1959-61 foi o ponto final do esforço teórico e profissional de uma equipe sempre liderada por Edvaldo Paiva, durante quase 30 anos, com coerência e notável coesão interna. Entretanto, nele não encontramos as influências diretas e hegemônicas do urbanismo moderno da Carta de Atenas, dos CIAM e de Le Corbusier, destacadas na maioria das análises. Elas sempre convivem com outras referências persistentes dos trabalhos anteriores de Paiva, como o modelo rádio-concêntrico de rede viária e estrutura urbana, o modelo de divisão territorial baseado no conceito de unidades de vizinhança, e um insuspeito respaldo no *planning* americano, através da “*Regional Survey of New York and its Environs*”, e posteriormente do “*Rezoning New York*”, conexão trazida à luz por Maria Almeida⁵ em sua recente tese sobre as Transformações Urbanas.

O caráter moderno é dado principalmente na definição dos instrumentos de controle urbanístico do Plano, que induzem tipologicamente o edifício prismático sobre *pilotis*, recuado nas quatro faces, para a maioria dos bairros residenciais. Mas não se trata da cidade de solo livre com torres ou barras dispostas sobre o parque, dissociadas das vias de circulação; trata-se de uma cidade jardim de baixa altura e baixa densidade, com pequenos prismas de quatro a seis pisos. O conflito entre as prescrições da norma urbanística e a cidade real, com suas circunstâncias de sítio, traçado, parcelamento e distribuição de edificações e espaços abertos, está na raiz da ruptura do tecido operada pelo Plano. Ao descartar bruscamente as formas com as quais a cidade vinha sendo construída e configurada em favor da indução privilegiada de um tipo, na busca de uma nova espacialidade que não pode ser encontrada na cidade real, o Plano sepulta prematuramente um determinado tipo de cidade, que atingia seu apogeu justamente nessa época.

O 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1979 pode ser considerado um legítimo (ainda que tardio) exemplo dos Planos Integrados dos anos 70. Se a filiação teórico-metodológica é clara, as referências do 1º PDDU devem ser buscadas

⁵ ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade; Porto Alegre 1937/1961*. São Paulo: USP, 2004. (Tese de Doutorado, FAUSP, 2004).

inicialmente no plano diretor anterior, como resultado de um longo trajeto doutrinário em Porto Alegre, mesmo ressaltando algumas importantes distinções. A primeira é o abandono do modelo de cidade analítica, cuja forma resultava da superposição de matrizes espaciais e funcionais, por uma matriz sintética, disposta sobre um modelo de divisão territorial idealmente neutro. A neutralidade transforma-se em indefinição estrutural e morfológica, e a cidade vai perdendo sua forma, na imprevisibilidade generalizada do modelo. Uma rede de pólos e corredores de comércio e serviços deveria imantá-lo, mas seu excesso, aleatoriedade, e a dissociação de suas normativas com relação à continuidade morfológica das vias acabam por comprometer sua efetividade na construção de qualquer forma urbana compreensível.

O modelo esconde-se na neutralidade do “puzzle”, frouxo na ausência de qualquer definição de natureza estrutural. A cidade ideal é a soma de um *continuum* de pequenas “cidades dentro da cidade”, sem nenhuma prefiguração geral, e a estrutura está ausente. É possível ilustrar o processo de progressiva diluição da estrutura, de imprevisibilidade morfológica, e de incompatibilidade entre um modelo de polarização comercial e a vitalidade da distribuição de atividades e fluxos da cidade real, através da área do Shopping Iguatemi, que acabou convertida, “*malgré soi-même*”, em imagem mais consistente da cidade ideal do plano. Uma cidade fragmentada, descontínua, desestruturada, composta de peças estanques, progressivamente auto-suficientes, com forte indução tipológica, que de modo geral corresponde às novas condições de produção e consumo do espaço urbano no final do século XX.

Essa contradição entre o modelo de cidade ideal, previsto nos planos, e as circunstâncias da cidade real, presentes em seu sítio, estrutura primária, traçado, parcelamento e estado de constituição tecido, pretende ser resolvida no PDDUA, a partir do novo século, com a incorporação de novas premissas. Se o 1º PDDU consagra a substituição da estrutura pelos sistemas urbanos, já esboçada nos anos 50, o PDDUA vai substituí-los pelos processos, e dentre esses, privilegiar os processos de participação e gestão sobre os de urbanização e crescimento urbano. É evidente que este modelo híbrido, e tão pouco “espacial”, é incapaz de lidar com as contradições crescentes entre plano e crescimento urbano. Não o foi, nem na proporção nem no prazo imaginado, e apenas cinco anos depois já se discutiam as formas de sua substituição, numa discussão frágil pela ausência de paradigmas hegemônicos em condições de pautá-la.

Uma característica comum a todos os planos é que a cidade ideal é sempre menor que a cidade real, parecendo que seus idealizadores preferem concentrar sua imagem nas áreas mais dominadas e conhecidas, elidindo as margens imprecisas, as periferias amorfas e os pontos obscuros da malha urbanizada.

O Plano Maciel trata da área central e pericentral imediata, quando a cidade já chegava aos bairros industriais de São João e Navegantes, a norte, e à Azenha e Menino Deus a sul, com ocupação esparsa até a Tristeza. A *Contribuição* amplia o âmbito territorial aos limites municipais a leste e norte, mas concentra sua atenção nas novas centralidades, num eixo sul-norte que vai da Praia de Belas até a foz do Gravataí. O Plano Gladosch, apesar de prever o traçado da Terceira Perimetral, concentra seu foco ao interior da Segunda, quando a cidade se expandia a leste com o novo bairro residencial de Petrópolis, chegando até a Vila Jardim, e a nordeste com a implantação da nova Vila do IAPI e da Avenida Assis Brasil.

O Plano Diretor de 1959, apesar do discurso de articulação metropolitana, incidia apenas sobre a área ao interior da Terceira Perimetral, logo obrigando à definição de sucessivas Extensões, sempre a reboque do processo de crescimento

urbano, até sua substituição no final da década de 70, ainda defasado da cidade real. O 1º PDDU de 1979 zoneia toda a área urbana e de expansão urbana, mas o Sistema Viário Principal incide frouxamente sobre a área prioritária de expansão a Leste, e o Zoneamento não dá conta da expansão de áreas de urbanização marginal ao redor de toda a cidade, especialmente nos morros apontados como áreas de preservação ambiental. O Modelo de Polarização Comercial, prevendo centros comerciais secundários, pólos e corredores de comércio e serviços minuciosamente delimitados, se vê logo superado em 1982, pela implantação do Shopping Center Iguatemi em local não previsto; sua nova centralidade faz imediatamente implodir o modelo de localização comercial, e com ele todo o modelo espacial do Plano.

O PDDUA, finalmente, sob o argumento de que “*tudo é cidade*”, passa a incidir sobre todo o território do município. Entretanto, seu modelo espacial, fundamentado na idéia dos *Corredores de Centralidade*, encontra-se virtualmente inviabilizado como tal, e a grelha vagamente bidirecional da “Cidade Xadrez” (vasta zona de expansão urbana a leste da Terceira Perimetral) com seu macro-traçado bloqueado, e a seguir abandonado em suas imprescindíveis continuidades, por questões de micro-traçado e reações de vizinhança. A cidade ideal do PDDUA não tem mais forma a prefigurar e orientar sua operação. Assim sendo, pela definição de Colin Rowe, não existe mais cidade ideal, com a forma substituída pela gestão, e a estrutura pelo processo.

Procuramos demonstrar como cada Plano se articula com os paradigmas hegemônicos de seu tempo, e de que forma seus instrumentos normativos procuram dar conta disso incidindo sobre a construção da cidade real; em que espaços urbanos ou edifícios tal incidência pode ser mais bem verificada e assim analisada em toda sua extensão, e como se relacionam com as demais partes da cidade, tributárias de outros modelos e Planos. Ainda, o que tal investigação e suas conclusões podem oferecer de original para o entendimento e operação da cidade, em seu crescimento futuro. Porto Alegre como cidade ideal é uma (ou a mescla de mais de uma) em cada Plano, mas a cidade real é a soma de todas e de cada uma delas, ou de seus respectivos fragmentos, justapostos ou sobrepostos no tecido e na estrutura urbana. Uma foto aérea (Fig. 1) permite a visualização direta dessa lógica de construção.



Fig. 1: Foto aérea da área central com o perfil original da península em amarelo.

Neste fragmento central de Porto Alegre como *Cidade-Colagem*: é possível distinguir o núcleo histórico na península, os quarteirões do aterro do Cais do Porto e a “*grande croisée*” incompleta, com o T das avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho, marcas mais visíveis do Plano Maciel. Mais além, estão os bairros pericentrais mais consolidados (Independência, Floresta, Bom Fim, Cidade Baixa) do padrão de desenvolvimento radial, o Parque Farroupilha com a estrutura primária legada por Agache, a erosão urbana ao longo das intervenções da Primeira Perimetral e os novos quarteirões dos aterros ao sul da península. Eles aparecem justapostos ou superpostos ao sítio e aos traços fundacionais, incorporando-os e modificando-os para criar um novo sítio, humano e construído: as projeções das sucessivas cidades ideais amalgamadas e impressas na cidade real, Porto Alegre como artefato urbano concreto e único.

Se considerarmos a cidade em termos de justaposição de planos e projetos urbanos, podemos dizer que o Plano Maciel predomina em partes da estrutura da área central, especialmente nas áreas aterradas da sua vertente norte, entre a Rua da Praia e o porto; o Plano Gladosch nas áreas de periferia imediata do centro, em bairros tradicionais ao interior da Segunda Perimetral consolidados morfologicamente entre os anos 40 e 60; o Plano Diretor de 1959 define a edificação ao longo das intervenções viárias da Primeira Perimetral, nas radiais mais antigas, nos bairros entre a 2ª e a 3ª Perimetral, e em alguns conjuntos habitacionais periféricos; e o 1º PDDU é hegemônico nas áreas além da Terceira Perimetral, e por substituição tipológica nos bairros de ocupação mais recente entre a Segunda e a Terceira Perimetral.

A distribuição corresponde ao diagrama de uma estrutura em leque, com evolução cronológica do centro para a periferia, como ocorre nos modelos de crescimento urbano rádio-concêntrico clássicos. Entretanto, o crescimento real não obedece inteiramente ao padrão, ocorrendo processos de acavalamento, “*by passes*”, substituições tipológicas individuais ou por fragmentos inteiros. Ocorrem ainda processos de mudança tipológica e mudanças na escala de intervenção, fazendo com que a identificação da cidade ideal hegemônica em cada setor, ou mesmo em cada fragmento, não seja tão simples e direta.

Assim, é necessário, por um lado, isolar os setores ou fragmentos onde tal identificação possa ser feita com maior clareza, onde o desenho da cidade ideal possa ser percebido em sua integridade. Tais setores tanto podem ser partes da cidade real (como em fragmentos completos construídos entre 1940 e 1960 em bairros tradicionais, ou ao longo das diversas intervenções viárias do período para o Plano Gladosch, por exemplo), quanto partes de projetos ou planos, a exemplo dos aterros, de antigas áreas vazias, ou em intervenções urbanísticas específicas.

Isolados e identificados os setores, e com eles os sucessivos fragmentos de cidade ideal remanescentes na trama, em seus distintos estágios de configuração, cabe ao planejamento uma decidida estratégia para sua consolidação e complementação. Enfim, a estratégia da “colagem”, ou a “cidade-colagem” como estratégia. É certo que essa colagem só poderá ser feita pelo projeto: desenho cuidadoso das bordas e margens, reforço aos elementos de identidade na estrutura interna, reforço aos elementos de articulação com a estrutura urbana geral, escolha e calibragem dos sistemas de atividades e de fluxos mais adequados, etc. Entretanto, se o que assegura a colagem das partes é o projeto, a coerência e o sentido do todo só podem ser alcançadas pela adesão a um conjunto de pautas estruturantes que as unifique e defina sua ordem e lugar na cidade.

A definição dessas pautas, ou temas, ao contrário das antigas estratégias setoriais ainda presentes nos Planos Diretores recentes (estratégia de mobilidade,

estratégia ambiental, estratégia de zoneamento e assim por diante), corresponde à identificação de uma hierarquia de projetos estratégicos, multissetoriais e espacializados, capazes de catalisar os esforços e os recursos dispersos da comunidade em função de objetivos comuns, claramente consensuais e prioritários.

SEIS PROPOSTAS PARA A CIDADE NO NOVO MILÊNIO

Os planos analisados, apesar de fundamentalmente distintos, apresentam muitos pontos comuns. Mesmo divergindo nos conceitos, nas idéias de cidade e nas estratégias projetuais e normativas que propõem, o fazem sempre voltando a alguns temas permanentes, recorrentes, marcados pelo peso do sítio, por uma estrutura primária que vai se somando no tempo (e recolhendo contribuições de cada um), por características de estrutura viária, traçado e parcelamento, enfim, por geografia e história comuns.

Todos eles trazem propostas para o Centro da cidade, a relação com a margem do rio, dado fundamental e geográfico, a distribuição da população, das atividades e dos fluxos urbanos por um território único, as interfaces com a natureza, para as questões mais diretas de traçado viário, parcelamento, distribuição de edifícios e espaços abertos, e para algumas peças urbanas. Afinal, o sítio ainda é fundamentalmente o mesmo, mesmo transformado nos sucessivos planos por aterros, drenagem de várzeas, canalização e retificação de riachos e arroios, corte de morros, até constituir um novo sítio, artifício humano, mas ainda reconhecível. O rio é fundamentalmente o mesmo, apesar da qualidade cambiante de sua água, e de ter sua margem transformada e redesenhada tantas vezes, e protegida com muros e diques. O Centro está fundamentalmente no mesmo lugar, não no centro do território e sim na península, apesar de ampliado com aterros a norte primeiro, depois a sul, rasgado no divisor de águas, densificado e verticalizado (*excessivamente*, segundo o Plano Diretor de 1959-61), e finalmente dilapidado por uma deterioração assustadora nos últimos vinte anos.

A estrutura primária ainda guarda os traços fundacionais, os resquícios de seu padrão radial, depois rádio-concêntrico, depois em malha (a leste) ou linear (a sul). Dentro dela, o traçado foi sendo definido por sucessivas colagens de peças, assim como o parcelamento e o padrão de edificação, num processo de crescimento que ocorre aos saltos (por acréscimos), ou contínua e permanentemente (por substituição tipológica). As respostas diferenciadas às mesmas perguntas colocadas pelo conjunto de elementos da estrutura urbana, ao longo da trajetória dos planos, permitem imaginar algumas pautas para a previsão e operação futuras da cidade. Inspirado por Italo Calvino⁶, as Considerações Finais incluem o esboço de seis propostas para a cidade desse milênio, num percurso circular, já que esse era um de nossos objetivos explícitos ao iniciar.

A **primeira** delas se refere ao Centro. O recente e avassalador processo de decadência e deterioração urbana do centro da cidade reclama uma estratégia decidida e urgente de requalificação. Apesar da emergência de outras centralidades que o ameaçam, o Centro ainda guarda algumas características de polarização, hierarquia e inércia patrimonial, produtiva e cultural, passíveis de induzir uma

⁶Em 1984 a Universidade de Harvard solicitou ao escritor Italo Calvino que elaborasse uma série de palestras a respeito das perspectivas da literatura. Ao todo seriam seis palestras que Calvino, ao falecer em 1985, deixou cinco prontas. Elas foram editadas como CALVINO, Italo. *Seis propostas para o novo milênio: lições americanas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. É evidente que a inspiração refere-se apenas ao compromisso de propor, e ao número de propostas, sem nenhuma pretensão, sequer remota, de equiparar-se à estatura intelectual de Calvino.

retomada de seu papel como “*coração da cidade*”, com enorme atraso. O Plano de Melhoramentos ocupou o aterro do novo porto para quarteirões com novos equipamentos que qualificaram as atividades centrais, e deslocou seu centro de gravidade na direção leste com as primeiras “*percées*” urbanas, das quais as mais significativas formaram a “*grande croisée*” da Borges de Medeiros com Salgado Filho. Essa condição foi perseguida com tenacidade até a década de 40, e completada morfologicamente na década de 50. A recuperação do Centro deve começar por sua re-instituição, e a retomada de seu papel na estrutura primária e viária da cidade.

O consenso sobre a necessidade de recuperação do Centro, a urgência de iniciá-la, e algumas das pautas a utilizar para isso, é visível nos meios técnico-institucionais, na imprensa e na opinião pública. Em abril de 2006, o jornal Zero Hora apresentou uma série de seis reportagens sobre o Centro de Porto Alegre, “*para investigar as chances de recuperação da mais importante e tradicional zona urbana gaúcha*”. Da primeira, que enfocava o declínio pela perda de moradores, empregos e serviços, à última, que afirma ser possível reanimá-lo e aponta estratégias para promover a transformação, tanto o diagnóstico quanto as sete propostas de reação coincidem em muitos pontos com o que vem sendo discutido desde os anos 90, quando os sinais da decadência tornaram-se evidentes.

As estratégias para o Centro envolvem ações combinadas sobre o espaço e as atividades: mobilização pública, segurança, conforto, acessibilidade (combinada com a oferta de muitos estacionamentos), reforço à função residencial (inclusive com reciclagem de prédios), atração de negócios e geração de empregos qualificados. Muitas delas já estavam intuídas nos anos 40-50, com as discussões sobre o “*coração da cidade*” e a “*nova monumentalidade*”, foram enunciadas com precisão por Jane Jacobs quase cinquenta anos atrás, e aplicadas por diversas cidades a partir dos anos 80 (como o Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo), na busca de recuperação de suas áreas centrais.

Elas devem ser acompanhadas pelo lançamento de novas pautas para a área do porto, para a ponta da península, para a “erosão” urbana ao redor da Primeira Perimetral, e para o “*waterfront*”, inclusive através de alguns novos edifícios que redefinam seu perfil. O que envolve uma revisão desapassionada do papel dos edifícios altos no perfil da cidade, sempre turvada pela verdadeira “fobia das alturas” predominante no discurso crítico nos últimos cinquenta anos. Diversas metrópoles européias com centros históricos mais consolidados e importantes que Porto Alegre (boa parte deles com *waterfronts* memoráveis) vem lidando com a inserção de torres que modificam seus perfis, permitindo uma controlada mas contínua redefinição⁸. Não há porque Porto Alegre congelar o seu. Os exemplos de Londres, Paris, Viena, Berlim e Barcelona (entre outros), ensinam distintas formas de, com maior ou menor sucesso, lidar com esta pauta, que faz parte do grande desafio urbano do novo século: como a

⁷ Sob o título “*A encruzilhada do Centro*”, as reportagens foram publicadas sucessivamente entre os dias 9 e 14 de abril, como “*Um vazio no coração da Capital*” (Zero Hora, 09/04/2006, pp. 39-42), “*A política da tolerância*” (Zero Hora, 10/04/2006, pp. 22-23), “*Desvio para o passado*” (Zero Hora, 11/04/2006, pp. 32-33), “*A cidade pisa no Guaíba*” (Zero Hora, 12/04/2006, pp. 46-47), “*O senhor das alturas*” (Zero Hora, 13/04/2006, pp. 60-61) e a final “*É hora de agir*” (Zero Hora, 14/04/2006, pp. 32-33).

⁸ A recente exposição “*L’invention de la tour européenne*” no Pavillon de l’Arsenal (Paris, maio de 2009) apresenta uma resenha da verticalização das cidades européias e mostra as formas como algumas delas – Bruxelas, Copenhagen, Frankfurt, Londres, Madrid, Milão, Paris, Rotterdam e Viena, vem lidando com a inserção de novas torres em seu *skyline*. Os trabalhos finais de graduação FAUFRGS “Torre Porto Alegre” de Francisco Abreu (TFG 2008/01, indicado ao Prêmio Archiprix 2009) e “Intervenção nas Docas” de Laura Kochenborger (TFG 2007/02), ambos indicados ao Opera Prima, investigam respectivamente a inserção de uma torre de grande altura marcando o acesso ao centro (junto à Rodoviária e 1ª Perimetral) e de quatro torres-barras seriais nas Docas, testando pautas incorporadas às propostas de modelagem do Cais Mauá.

metrópole contemporânea pode manejar seu crescimento e adaptação às novas demandas sócio-econômicas, culturais e ambientais sem perder sua identidade.

O Programa Viva o Centro da Secretaria do Planejamento Municipal representa uma primeira aproximação nesse sentido. A partir de um cuidadoso levantamento de estado e diagnóstico da área central, foram lançadas algumas pautas para sua revitalização. Ela envolve a atuação do Projeto Monumenta do Ministério da Cultura na preservação e recuperação do patrimônio ambiental e cultural, ações integradas sobre o sistema viário, os equipamentos públicos e as atividades, e ações de reforço à identidade do centro, como as visitas guiada do *Viva o Centro a pé* e a organização de roteiros culturais e funcionais (como os Caminhos do Livro, dos Antiquários, etc.). A implantação do Centro Popular de Compras permitiu a liberação dos passeios do velho centro comercial, e o início da recuperação de espaços públicos significativos, como a Praça XV. A recente reforma da Estação Mercado da Linha 1 do Metrô permitiu a reabertura parcial da Av. Borges até a Av. Mauá.

Os próximos passos estruturais decisivos são a implantação de um projeto integrado de mobilidade urbana, que envolva novos modais (a linha 2 do Metrô e linha de bonde turística) e a racionalização do sistema metropolitano de ônibus, resgatando o centro (e avenidas importantes como a Salgado Filho e a Borges de Medeiros) da erosão causada pelos grandes terminais a céu aberto, e o projeto de reutilização do Cais Mauá, em fase final de modelagem. Com eles, a cidade se verá confrontada com decisões cruciais relativas à recuperação do centro e ao seu desenvolvimento futuro.

A **segunda** delas é a relação com o rio e sua margem. Os sucessivos planos lidaram com ela com cais e aterros, com a proposta de bairros residenciais modelo a sul, e depois com sistemas de proteção, sempre protegendo a cidade do rio. Invertendo a pauta, está na hora de proteger o rio da cidade, e com isso permitir sua reintegração. As discussões sobre a orla centram-se na liberação ou não de construções, na privatização e na definição de faixa contínua de preservação. São pautas simplistas para uma interface complexa e diferenciada de cerca de 74 km de extensão, dos quais 1/3 de margens construídas (cais, diques, pontes, aterros, instalações esportivas, especialmente náuticas, implantações residenciais ou produtivas e praias delimitadas por vias públicas), áreas urbanas em diferentes estágios de consolidação que não podem ser tratadas como ambiente natural a proteger através de faixas contínuas de preservação permanente.

A orla apresenta-se como faixa heterogênea, de alcance variável, que requer estratégias de manejo igualmente diversas. Começamos por um levantamento de estado e diagnóstico que para reconhecer a diversidade de situações e suas circunstâncias de ocupação e uso. A criação do Grupo Integrado de Trabalho da Orla na SPM já permitiu um primeiro zoneamento preliminar e o estabelecimento de pautas mínimas por setor.

Pensa-se numa operação integrada com estratégias para toda a orla, da foz do Gravataí até as praias e pontas da zona sul, que envolve saneamento (ainda, 90 anos depois do Plano Maciel), uma nova condição viária e paisagística, com a eliminação do elenco de barreiras que se interpõem entre a cidade e o rio, e novas atividades controladas ao longo dela. Aqui não se trata apenas de eliminar a barreira física representada pelo *"muro da Mauá"*, importante mas não a única: trata-se de lidar com os diques e as infra-estruturas viárias, como o trem. A futura Linha 2 do Metrô, da forma como vem sendo proposta, pode permitir parte da resolução do problema, eliminando-se o trecho da Linha 1 entre a Estação Farrapos e o Mercado. O rebaixamento da Av. Mauá em todo o trecho (para o tráfego da Primeira Perimetral) também deve ser estudado, em complementação ao projeto de recuperação e

reutilização do Cais Mauá e Docas⁹, e é importante para a acessibilidade geral à Ponta do Gasômetro, outra polaridade.

Desde a conclusão de sua sede, a Fundação Iberê Camargo vem atuando como poderoso catalisador num ponto intermediário entre o Centro e a zona sul, vinculado a uma série de novas atividades na área do Estádio Beira Rio e do Hipódromo do Cristal (como o complexo do novo Barra Shopping). O projeto de ampliação do Beira Rio para a Copa de 2014 (com as adequações viárias e urbanísticas previstas) e o empreendimento Pontal do Estaleiro em estudo para a área do Estaleiro Só permitirão consolidar o setor com nova centralidade e acessibilidade.

Na Zona Norte, complementação viária, equipamento e destinação de usos compatíveis para a faixa de orla são pautas a considerar. Na Zona Sul, a condição paisagística excepcional impõe cuidados com os impactos das grandes infra-estruturas de saneamento previstas pelo Projeto Sócio-Ambiental (estações de tratamento e bombeamento e bombeamento de esgotos, emissários, etc.), e a necessidade de uma nova condição viária compatível com o meio ambiente e a paisagem, e a acessibilidade às novas áreas residenciais em implantação no interior. Em qualquer dos casos, é evidente que a condição de acesso público (não necessariamente propriedade pública) é uma demanda básica, assim como a qualidade da água e do ambiente nas margens. Isso não se resolve apenas com a designação de Rio ou Lago para o Guaíba, ou com a definição de faixas de 30, 60 ou mais metros de preservação contínua para suas margens.

A **terceira** envolve a estrutura viária. Ela já foi radial e rádio-concêntrica, e hoje o PDDUA define um modelo que mistura as condições anteriores a um padrão em malha não configurada a leste, um padrão de transição entre esta e os morros, e um padrão linear a sul. O modelo teórico, desaparecido por 60 anos, volta a ser utilizado para ilustrá-la de forma diagramática, embora incompleta (Fig. 2). Ele deve incorporar e detalhar o conceito de cidade em malha direcional proposto pela equipe do PROPARG nas conclusões de sua consultoria para a elaboração do PDDUA, e persegui-lo resolutamente na enorme área de expansão urbana a leste, um território considerável onde se encontram as melhores oportunidades de densificação e expansão urbana, permitindo dobrar a cidade a partir do eixo da Terceira Perimetral, de fato a primeira avenida norte-sul do novo esquema.

A área central e pericentral da cidade é rádio-concêntrica, e a visão dos planos perseguiu-a com a proposta de avenidas perimetrais. Elas foram iniciadas, mas nunca foram completadas: a Primeira Perimetral é interrompida no Campus Central da UFRGS, e a Segunda na passagem do Parque Moinhos de Vento para a zona norte; o Plano Maciel e a *Contribuição* propunham outra ligação perimetral, através da Ramiro Barcelos e Venâncio Aires. As ligações perimetrais devem ser completadas (com exceção da Primeira, que define o contorno do centro), como avenidas norte-sul do novo esquema viário, em operações que podem constituir-se em preciosas oportunidades para um processo mais global de recuperação urbana da área pericentral.

A Primeira Perimetral pode finalmente realizar a visão do *boulevard* metropolitano prevista por Paiva e equipe no Plano Diretor de 59, numa parceria óbvia

⁹ Diversas alternativas vêm sendo lançadas e testadas em trabalhos acadêmicos nas disciplinas de projeto arquitetônico e urbano da FAUFRGS. O trabalho final de graduação "Manifesto Mauá", submetido por Maria Helena Cavalheiro no TFG 2008/2 e indicado ao Opera Prima 2009, apresenta uma proposta urbanística para o trecho do Cais Mauá que considera a eliminação do muro e do ramal final da linha 1 do Metrô (substituída por bondes elétricos) e o rebaixamento do tráfego perimetral, apoiada em cuidadoso levantamento e diagnóstico de suas interfaces com a área central.

com a UFRGS¹⁰, que passaria de entrave à solução com seu quarteirão central. A Rua Ramiro Barcelos é uma ligação norte-sul evidente, com continuidade e posição estratégica, mas necessita solução para a passagem do espigão que pode ser resolvida com qualidade urbana e custo compatível. A continuidade da Segunda Perimetral pode proporcionar a oportunidade para a recuperação urbana do Quarto Distrito, já buscada com propostas de “Tecnópolis”, projeto CURA e outros projetos dispersos¹¹, mas nunca efetivada.

A Terceira Perimetral é a avenida central norte-sul da estrutura viária. Para que possa cumprir adequadamente seu papel no modelo, entretanto, torna-se essencial sua requalificação, transformando-a efetivamente em avenida urbana, com alterações profundas de funcionalidade, desenho urbano, conexões, permeabilidade, etc., nos moldes do que foi proposto pela equipe do PROPAR no Convênio UFRGS/PMPA para a elaboração do PDDUA. A implantação efetiva da Quarta Perimetral deve ser vista em conjunto com as propostas para o norte da cidade, onde ela é peça chave da estrutura viária e urbana.

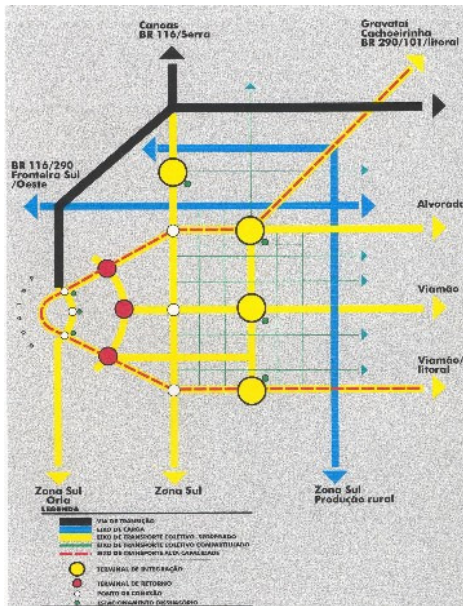


Fig. 2: PDDUA - Diagrama da Estrutura Viária

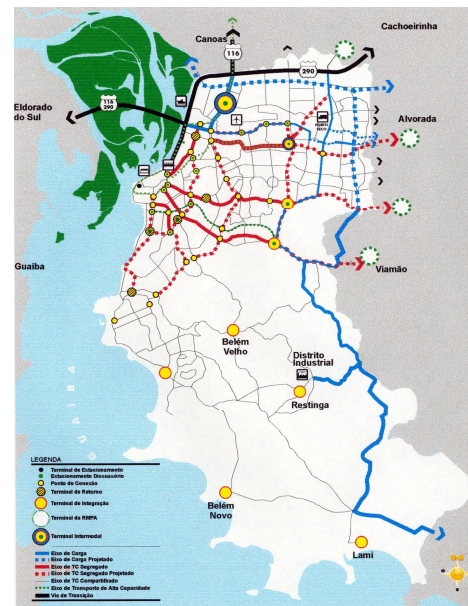


Fig. 3: PDDUA - Estratégia de Mobilidade

A **quarta** proposta, complementar à terceira, refere-se aos canais de movimento. As velhas avenidas radiais foram inicialmente reforçadas, depois complementadas com perimetrais, depois sucessivamente “atropeladas” por legislação urbanística inadequada, operações viárias e de desenho desastradas, separadas por corredores exclusivos de transporte e finalmente deterioradas em sua função de corredores urbanos multifuncionais e centros de bairros. É preciso voltar a elas, através de legislação especial, indutiva de novas atividades e novas edificações, completando-as enquanto canais essenciais de urbanidade.

¹⁰ Uma longa série de trabalhos acadêmicos das disciplinas de projeto da Faculdade de Arquitetura da UFRGS fornece um repertório de soluções possíveis, que deverão ser verificadas e complementadas, com a formação de Grupo de Trabalho específico com participação da UFRGS e dos órgãos da Prefeitura.

¹¹ Alguns lamentavelmente desperdiçando oportunidade ambiental, como a “Vila dos Papeiros” entre Voluntário da Pátria e Castelo Branco. Os *ateliês* de projeto do PROPAR apresentaram proposta instigante para a mesma zona, coordenada por Philippe Panerai.

A legislação urbanística, que teve um papel fundamental no processo de degradação e decadência, deve assumir seu protagonismo no de recuperação. A legislação deve levar em conta aquilo que Fernando Diez chama “estado de consolidação do tecido”¹² de suas bordas, e direcioná-lo claramente através de operações de complementação, colagem e revitalização, inclusive com a apropriação criativa de suas rupturas. A Avenida Independência, tão exemplar do processo de deterioração, e avenida central do sistema radial, deve ser a primeira candidata, revitalizando o velho caminho do centro ao Moinhos de Vento, e com ele o bairro Independência. A ela devem se seguir as avenidas Cristóvão Colombo, Osvaldo Aranha-Protásio Alves, João Pessoa, Getúlio Vargas e Praia de Belas, todas radiais tradicionais de ligação do centro aos bairros mais antigos e consolidados (Floresta, Bomfim, Petrópolis, Azenha, Menino Deus e Cidade Baixa), e canais estruturadores de seus respectivos centros.

Seu papel é maior e mais complexo que o dos Corredores de Comércio e Serviços do 1º PDDU (que com elas coincidiam), englobando condições de diversificação, acessibilidade, qualidade urbanística e paisagística compatíveis com as funções de hierarquia, identidade urbana, e canal de atividades e fluxos locais qualificados. Seus pontos de interseção com as ligações perimetrais, antigas ou novas, constituem nós com significativas condições de polarização que já eram previstas desde a *Contribuição* dos anos 30, e configuravam nucleações de comércio, serviços e equipamentos no *Anteprojeto* de Paiva e Demétrio Ribeiro. No 1º PDDU coincidiam geralmente com os Pólos de Comércio e Serviços, mas a distribuição excessiva e aleatória de Pólos pela malha urbana, e a implantação de obras de arte viárias em boa parte deles acabou comprometendo sua funcionalidade e qualidade ambiental e urbana.

Não se trata aqui de propor um novo *Plano de Avenidas* nos moldes dos velhos planos viários e morfológicos, mas de permitir, através de legislação urbanística e propostas de operações integradas de projeto urbanístico, viário e paisagístico, sua reinserção criativa como canais essenciais de urbanidade, abrigando as atividades e fluxos qualificados necessários ao desenvolvimento da vida local e à emergência de novas centralidades.

A quinta proposta refere-se literalmente ao norte. A zona norte da cidade foi sua primeira área industrial, recebeu propostas de Ubatuba de Faria nos anos 30 e manteve sua condição produtiva no Plano Diretor de 59. A partir dele, entretanto, uma persistente visão anti-industrial acabou por mantê-la em relativa estagnação desde os anos 70, substituída por alternativas mais atraentes de localização industrial (como os Distritos Industriais da Região Metropolitana) e atacadista (como o Porto Seco e outros centros de distribuição logística). O PDDUA ali prevê um Corredor de Desenvolvimento, mas não as condições para sua efetiva realização. O PIEC¹³ é um projeto estratégico nesse sentido, mas lida apenas com a recuperação residencial e viária.

Entendemos possível atualizar e incorporar o conceito de nova centralidade baseada no uso operário, industrial e portuário de Ubatuba de Faria na *Contribuição*. A zona norte tem potencial para constituir um campo privilegiado de crescimento urbano

¹² DIEZ, 1997, especialmente Capítulo 3 La generación del espacio urbano, pp. 85-130.

¹³ O Projeto CURA (*Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada*) foi implantado na década de 70, e envolveu principalmente a implantação de infra-estruturas viárias. O PIEC (*Projeto Integrado da Entrada da Cidade*) está atualmente em implantação, com reurbanização de vilas à margem da auto-estrada, saneamento e a continuação da Avenida Voluntários da Pátria, a implantação do Viaduto Leonel Brizola e o alargamento da Rua Dona Teodora como ligação da Terceira Perimetral à BR 290.

para as próximas décadas, através de operações que conjuguem a antiga vocação produtiva e portuária (com atividades de nova tecnologia) às novas oportunidades de localização residencial e de equipamentos urbanos (públicos, mas principalmente privados), em escala e abrangência metropolitanas, associadas a uma decidida estratégia de “*polderização*” de toda a área da várzea do Rio Gravataí.

Os investimentos do PAC e de preparação da infra-estrutura para a Copa de 2014 podem viabilizar um novo patamar de transformação para a área. A implantação da Rodovia do Parque (alternativa à BR-116) com seu acesso à BR-290 e ligação à projetada Quarta Perimetral, a nova ponte sobre o Guaíba (com sua ligação à Terceira Perimetral), e investimentos em infra-estrutura viária e de transportes no Aeroporto Salgado Filho e linha 1 do Metrô criarão uma nova condição para o norte, que a nova Arena do Grêmio FBPA no Humaitá pretende capitalizar com empreendimento multifuncional num ponto que se transformará no virtual centro de acessibilidade da Região Metropolitana. Isto torna mais urgente a demanda pela elaboração de um Plano Diretor específico para a área – que pela escala pode ter a forma de Operação Urbana Consorciada, integrando e compatibilizando o conjunto de investimentos públicos e privados em planejamento, projeto ou já em execução.

A **sexta** proposta volta-se para as áreas residenciais. Os antigos arraias formaram bairros com centro e identidade próprios, reforçados pelo padrão de transporte, definindo por muito tempo a imagem da cidade como conjunto de pequenas cidades. Quando o conceito foi institucionalizado no 1º PDDU, o módulo territorial dissociou-se do ambiental e cultural, diluindo a identidade dos bairros. A recuperação da identidade passa pelo reconhecimento dos bairros como âmbito territorial de planejamento. A partir daí, serão possíveis ações de reforço e revitalização, em paralelo com o que está sendo proposto para as avenidas radiais, que constituíam seu eixo de polarização e abrigavam geralmente seus centros. A legislação deve evitar as soluções genéricas, submetendo o regime urbanístico e os instrumentos de controle ao estado de constituição e consolidação do tecido, e aos padrões tipológicos, morfológicos, funcionais e ambientais predominantes em cada zona.

As diretrizes funcionais, tipo-morfológicas e ambientais para o reforço e configuração dos bairros deve considerar as pautas já definidas há 60 anos por Jane Jacobs em suas “condições indispensáveis para gerar a diversidade urbana”¹⁴ nas ruas e distritos residenciais: a necessidade de usos combinados (atendendo de preferência a mais de duas funções principais), a necessidade de quadras curtas (e conseqüentemente esquinas freqüentes), a necessidade de combinar edifícios de tipos, idades e estados de conservação distintos (e de incluir prédios antigos), e a necessidade de concentração e densidade, de pessoas e de atividades. Localmente, o atendimento a estas quatro condições está na base do sucesso de um bairro como Moinhos de Vento, e mesmo que não seja possível (e desejável) que todas as áreas residenciais da cidade se lhe assemelhem, continuam a constituir combinações de usos e formas economicamente eficazes, e compatíveis com nossa tradição urbana.

Com relação às periferias, ao contrário, trata-se de incorporá-las como áreas habitacionais populares, urbanizadas e providas com acessibilidade, centralidade, equipamentos e serviços urbanos. Neste caso, com algumas exceções, é preciso

¹⁴ Jacobs insiste que a obrigatoriedade dessas quatro condições constitui o ponto mais importante de seu livro: “*Associadas, tais condições criam combinações de usos economicamente eficazes. Nem todos os distritos dotados dessas quatro condições produzirão uma diversidade comparável à dos outros. O potencial de distritos distintos difere por muitas razões; mas, com essas quatro condições plenamente atendidas (ou o mais próximo possível de sua plena consecução na realidade), o distrito deverá ter condições de desempenhar seu potencial, seja ele qual for*”. JACOBS, 2000, pp. 165-166.

constituir um novo âmbito urbano, a partir de poucos traços, relações e elementos. Como seu déficit é de urbanização, a recuperação reclama um decidido “*urbanisme du pavê et de l’égout*” (um urbanismo do calçamento e do esgoto), como Oriol Bohigas defendia para Barcelona 30 anos atrás, definindo o primeiro estrato de uma matriz espacial de suporte à urbanidade; sobre ela, a implantação de âncoras urbanas, projetos integrados capazes de estruturar e catalisar novos usos, iniciando a qualificação das áreas ao seu redor.

A implantação de grandes infra-estruturas urbanas, de drenagem, saneamento, viárias ou de transporte, normalmente privilegiadas pelos órgãos de fomento e financiamento, pode fornecer as diretrizes territoriais primárias capazes de “amarrar” as demais estratégias espaciais, num contexto amorfo e difuso, servindo como instrumento para dar início e viabilidade ao processo¹⁵. Muitas vezes concebidas limitadamente como projetos setoriais, e agora recuperadas para o território da arquitetura no bojo de operações integradas (ou “concertadas”, na linguagem do PDDUA), elas parecem ser as únicas em condições de lidar com a escala desmesurada, a falta de referências e as enormes premências das periferias da nova metrópole contemporânea.

Finalmente, a releitura da cidade contemporânea como *patchwork* permite avançar no esboço de algumas estratégias de projeto e operação para Porto Alegre no início do novo século: estratégias de justaposição e sobreposição, de colagem de fragmentos, e de desvendamento de estratos, procurando reforçar a autonomia interna e a complementação de cada fragmento, subordinadas a uma estratégia unificadora geral capaz de assegurar a coerência, legibilidade e funcionalidade do todo, e a necessária colagem das partes. Trata-se de um retorno à estrutura, legitimado pelo alto grau de autonomia das partes, e pelo desenho de uma matriz espacial e conceitual capaz de dar suporte aos distintos sistemas e processos em desenvolvimento na cidade: “*Cidade ideal como metáfora e cidade colagem como estratégia*”.

Dentro dessa linha, é preciso considerar uma Porto Alegre analógica, cidade ideal impura feita de várias cidades ou pedaços de cidade, projetos e planos. Como a Veneza analógica de Canaletto, com a visão fantástica do Gran Canal à altura do Rialto equipado com uma série de edifícios paladianos, como se o pintor reproduzisse um ambiente urbano real, compondo uma paisagem ao mesmo tempo chocante e familiar¹⁶, descrita com fascínio por Aldo Rossi, como exemplo de sua *ciudad análoga*, e por Colin Rowe como demonstração exemplar de sua *Collage City*. Ou como a cidade ideal do Marco Pólo de Italo Calvino¹⁷ (a mesma e única Veneza), soma e denominador comum de todas as cidades descritas por ele ao Grande Kahn.

Porto Alegre não tem, como Barcelona com seu Plano Cerdà, uma imagem de cidade ideal hegemônica a perseguir e completar ainda hoje. Tem, entretanto, várias delas justapostas ou sobrepostas, algumas escondidas nas dobras de sua estrutura, cada qual merecendo resgate e complementação para que o conjunto adquira finalmente sentido, e a Porto Alegre resultante possa ser entendida como uma cidade real ideal, pluralista e inclusiva, maior que a soma de suas partes.

¹⁵ A exemplo de projetos recentes do grupo *UNA arquitetos* para São Paulo, nos quais a água é utilizada criativamente para estruturar a reurbanização de áreas numa escala metropolitana.

¹⁶ ROSSI, 1976, p. 45, e ROWE & KOETTER, 1981, pp. 174-175. Os edifícios incluem o projeto (não edificado) para a ponte do Rialto, o *Palazzo dei Camerlenghi* é substituído pela Basílica de Vicenza, o *Fondaco dei Tedeschi* pelo *Palazzo Chiericati*, e uma reminiscência da *Casa Civena* aparece ao fundo.

¹⁷ CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *Porto Alegre como Cidade Ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2006 (Tese de Doutorado em Arquitetura).
- ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade; Porto Alegre 1937/1961*. São Paulo: USP, 2004. (Tese de Doutorado, FAUSP, 2004).
- BUSQUETS, Juan. *Barcelona: the urban evolution of a compact city*. Rovereto (Ita): Nicolodi/Harvard University School of Design, 2006.
- CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. (tradução Diogo Mainardi) São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CALVINO, Ítalo. *Seis propostas para o novo milênio: lições americanas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CONVÊNIO UFRGS/PMPA. *Estudos para reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre* (GT 3.4/Dispositivos de Controle das Edificações). Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 1996.
- DIEZ, Fernando E. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1996.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LOUREIRO DA SILVA, José. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943.
- PORTO ALEGRE (CIDADE). *Plano Diretor 1954 - 1964*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.
- _____. *1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre* (Memorial justificativo e Lei Complementar nº 43, de 21/07/1979). Porto Alegre: PMPA/SPM, 1980.
- _____. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre PDDUA* (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la Ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1976.
- ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1997.
- SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

LISTA DAS ILUSTRAÇÕES

- Fig. 1 – Fonte: Porto Alegre Túnel do Tempo, ZH 24/03/2006.
- Fig. 2 – Fonte: PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental PDDUA (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000.
- Fig. 3 – Fonte: PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental PDDUA (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000.