

A BORDA DO RIO EM PORTO ALEGRE: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado¹

Andréa Soler Machado

Este artigo é um resumo da minha tese de doutorado em história, uma investigação que aproxima a história e a arquitetura abrindo portas para que as arquiteturas imaginárias, — os projetos arquitetônicos e os planos urbanísticos, realizados ou não, possam ser vistos como fonte histórica: suporte para a construção de um passado. O objeto estrutura-se a partir de uma visão panorâmica dos planos urbanísticos e alguns projetos arquitetônicos realizados para a borda do rio, em Porto Alegre. Como pontos de apoio da narrativa histórica, representam o processo de modernização da cidade ao longo do século XX. Como configurações utópicas, enunciam duplamente a cidade como realidade e como sonho, ambos constituintes de identidades, memórias e novos sentidos para a história.



1. MARGENS

O arquiteto é um inventor de sentidos em dois aspectos: o primeiro, quando reconhece o valor de um fato histórico ou natural; o segundo, quando cria o seu próprio fato, podendo passar a fazer parte da história. São infinitas as possibilidades, mas se constata que este mundo tão prolixo ainda está quase todo por ser reinventado (DINIZ, 2002, p. 28).



1

DINIZ, João. O porto de Porto Alegre. Aquarela, 2002.

Página do IAB-RS, disponível em <www.iab-rs.org.br/info/materias/1002-00.html>



2

WENDROTH, Hermann Rudolf. Porto Alegre. Aquarela, 1852.

METZ, L.S.; FISCHER, L. A.; FELIZARDO, L.C.; WILD, F.; *Usina do Gasômetro*. Porto Alegre: SMC, 2001. p. 40.

A história da cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, está diretamente associada à ocupação das margens do rio Guaíba. A partir do princípio do século XX, a borda do rio seguirá sendo o lugar onde a cidade se reinventa, oferecendo-se como objeto de desejo das modelagens e utopias tornadas possíveis através das técnicas modernas que permitem desmontes e aterros. O seu processo de urbanização é peculiar, porém, possui fortes vínculos com o do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, no âmbito nacional e com suas fronteiras mais próximas e estrangeiras, a Argentina e o Uruguai, todos alinhados com o pensamento modernista europeu do final do século XIX e início do século XX. Estes horizontes estabelecem as margens e os rumos de uma odisséia de tempestades e calmarias, na qual a cidade é a nau, o mar e o marujo: a chegada dos ideais da arquitetura moderna a estes pagos sulinos.

Uma das vias da sua implantação no território nacional é a do planejamento urbanístico, o pensamento criador do instrumento capaz de modernizar as cidades coloniais brasileiras a partir da República. Ao olhar a cidade como objeto total de manipulação, o plano por vezes se confunde com um projeto total para a cidade, subtraindo a importância do projeto arquitetônico nos processos de renovação urbana. Os desenhos dos planos e dos projetos da borda do rio compõem um conjunto de imagens cujo conteúdo formal possibilita um discurso arquitetônico e social, e por isso tornam-se fontes principais de acesso a estes tempos passados e próximos. Entretanto, muitas pretensões permaneceram como registros no plano do sonho. Real e ideal são dois lados de uma mesma cidade na representação de planos e projetos, desvio e possibilidade de investigação das qualidades e dos limites das arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado dentro de um campo interdisciplinar capaz de unir a história e a arquitetura: a Nova História Cultural e as teorias do imaginário.

2. TRAÇADOS

A borda do rio Guaíba é o horizonte do viajante e a linha de contorno, frase especial de abertura no texto da cidade de Porto Alegre, moldura de sua natureza e de sua arquitetura, lugar querido e simbólico da capital sulina. Com aproximadamente 1.300.000 habitantes na virada do milênio, dois séculos e meio depois da epopéia dos 60 casais açorianos que ali chegaram, a cidade ainda derrama-se sobre seu líquido germinal em busca de sua origem e de seu sentido, em suas duas situações originais e distintas, unidas pelo vértice do triângulo peninsular marcado pela presença da Usina do Gasômetro: um porto, nem sempre alegre e uma praia chamada "de Belas". Estas duas realidades antagônicas e complementares conformam as *margens* do núcleo de fundação da cidade, a partir das quais esboçam-se os *traçados*, vislumbra-se os *horizontes* e configuraram-se as *paisagens* sonhadas por suas arquiteturas, imaginárias e concretas. (FIG 1 e 2)

Conduzidas ao longo do século XX pela modernização urbana, as utopias veiculadas pelos planos diretores enunciam, cada qual, a borda

do rio Guaíba como um espaço-tempo presente e problemático que deveria ser suplantado pela construção de um espaço-tempo futuro idealizado, possível e feliz: desta forma, a Babel colonial cederia lugar ao Paraíso, associado à cidade ideal moderna. Pode-se dizer que a configuração da borda do Guaíba é resultado de uma colagem de ações e transformações concretas e imaginárias inscritas em diferentes períodos históricos. Um vôo de pássaro em suas temporalidades mostra as feridas abertas em sua construção como contrapartida de sua modernização, processo que no Brasil percorreu todo o controvertido século XX, o século que “despertou as maiores esperanças já concebidas pela humanidade e destruiu todas as ilusões e ideais” (MENUHIN apud HOBBSAWM, 1995, p. 12).

2.1. UM DUPLO PARADOXO

Os planos e projetos representam o tempo e o espaço da cidade de maneira muito particular que poderia ser assim descrita: o *presente* correspondendo à situação atual, concreta perceptível e verificável do seu espaço físico; o *passado*, registrado pelos desenhos das etapas de sua transformação; o *futuro*, embutido como projeção nas proposições de cada época passada, através da qual um novo tempo de um mesmo espaço é concebido. O confronto entre estas temporalidades espaciais conduz à formulação do problema da investigação em termos de um duplo paradoxo.

1. Os planos e projetos em questão estabelecem entre si uma certa continuidade histórica que poderia ser assim descrita: em 1914, Moreira Maciel elaborou um primeiro plano para Porto Alegre, onde o desenho da borda da península configura-se como *boulevard*, que não se concretizou, mas abriu caminho para a similar e igualmente frustrada proposição realizada por Arnaldo Gladosch no plano de 1943. Ambas proposições são precedentes dos dois planos subseqüentes: o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre de 1959, lei em vigor até 1979, acompanhada de uma quantidade considerável de desenhos sobre a borda do rio e outras partes estratégicas da cidade, tampouco concretizada em sua totalidade, e o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1979, surgido sob o manto do milagre econômico brasileiro. Apesar da farta produção realizada para a borda do rio de Porto Alegre através dos planos, os descompassos existentes entre as proposições e entre estas e as realizações resultaram em problemas de configuração e uso que serviriam de base programática para os concursos públicos de projetos da década de 1990, cujos projetos premiados geraram polêmicas e seguem sem perspectiva de concretização. O confronto entre o estado atual da borda do rio e tudo o que foi proposto através de uma série de projetos arquitetônicos e planos urbanísticos realizados ao longo do século XX para o local pode ser enunciado em termos de um primeiro paradoxo: *muito sonho X pouca realização*.

2. A arquitetura da cidade nasce espontaneamente ou através de projetos de arquitetura e planos urbanísticos. A história tradicionalmente

bebe na fonte da arquitetura construída, mas em geral pouco se interessa pelo que está por traz da pedra: os projetos que lhe deram origem ou que permaneceram no plano do sonho. A história se constrói ao se deparar com arquiteturas que sobrevivem a seu tempo e dele podem lhe falar, seja através de sua integridade concreta, seja através de suas ruínas, mas deixa de lado os registros gráficos da condição imaginária que a precede ou recorda. As imagens dos planos e dos projetos em questão registram importantes transformações ocorridas na borda do rio durante o século XX, entre as quais está a duplicação da área da estreita península correspondente ao núcleo urbano original de Porto Alegre através de sucessivos aterros. Entretanto, verifica-se a impossibilidade de concretização total de cada plano, cujo modelo totalizador mantém sempre algum distanciamento da forma urbana concreta de sua época. Como grande parte destas proposições são eventos arquitetônicos não construídos, trata-se de uma história que privilegia o que foi imaginado, apoiando-se em fontes não “objetivas”. Para a historiografia de cunho cientificista, cujo compromisso com a busca da verdade dos acontecimentos conduz à formulação do mundo imaginário como sinônimo de falso, em oposição à verdade de um mundo concreto, a recomposição de um tempo não vivido através do não concretizado soa, num primeiro momento, como um segundo paradoxo: *planos e projetos arquitetônicos (não necessariamente construídos) como suporte para a construção de um passado*. A pergunta que emerge a partir de então é como, de que maneira, o não realizado que aponta para o futuro pode ser porta de acesso ao passado?

2.2. TRÊS VÉRTICES

A resposta a esta questão começa a se esboçar a partir das relações possíveis existentes, entre os planos e projetos e o processo histórico que lhes corresponde, e entre os descompassos existentes entre os mesmos e a sua realização, construindo-se a partir de três vértices conceituais: *Representação*, permitindo olhar para a arquitetura concreta ou projetada como registro ou rastro relevante do espírito de seu tempo; *Utopia*, traduzindo a distância entre a cidade concreta real e a cidade imaginária preconizada pelos planos e projetos; *Configuração*, conceito que permite uma analogia entre a arquitetura e a narrativa literária: a primeira constrói e edifica o espaço; a segunda monta uma intriga no tempo; ambas operações de configuração, de espaços e tempos.

2.3. DOIS EIXOS E UMA MONTAGEM

Se *Margens* delimita o campo da pesquisa e corresponde ao primeiro capítulo desta tese, *Traçados* delineia os seus caminhos teóricos, construindo o problema central em termos de um duplo paradoxo que desdobra-se em dois eixos complementares correspondentes aos dois capítulos seguintes e principais, cuja convergência resulta em uma síntese final intitulada *Paraíso e Babel*. O primeiro eixo é o terceiro capítulo: *Horizonte*, inspira-se na

imagem horizontal da linha do tempo, utiliza-se do conceito de representação e ocupa-se da construção do contexto histórico no qual se inserem os planos e projetos da borda do rio. O segundo eixo é o quarto capítulo: *Paisagens*, baseado nos conceitos de configuração e utopia, simboliza cortes verticais na linha horizontal do tempo e aponta para a análise das figuras construídas a partir de operações miméticas articuladoras de determinadas relações entre circunstâncias específicas e modelos modernos exemplares produzidos pelos planos e projetos. Em ambas, cada período corresponde a um subtítulo do capítulo, cuja denominação é uma interpretação do seu significado frente ao espírito de sua época, no primeiro caso, e a uma categoria figurativa, no segundo.

3. HORIZONTES

Representação é uma palavra que faz parte do vocabulário arquitetônico, usualmente como sinônimo de imagem produzida através de projetos. No campo da Nova História Cultural, este conceito é central e permite uma articulação, não apenas sócio-econômica, mas também artística, entre a história e a arquitetura. O conceito de representação foi enunciado por Mauss e Durkheim em 1903, retomado nos anos 1980 por pensadores com Bourdieu, Ginzburg, Chartier e Hartog, entre outros. (BOURDIEU, 1980, p. 113), (GINZBURG, 1995, p. 21), (CHARTIER, 1987, C.F.), (HARTOG, 1998, p. 197). A sua incorporação pela história procura congrega várias abordagens da imagem como tema ou fonte e conduziu ao surgimento de uma teoria do Imaginário, organizada em termos de "sistema de idéias e imagens de representação coletiva", alternativa ao cientificismo que subordina a produção cultural às estruturas econômicas e sociais. (PESAVENTO, 1999, p. 8) O giro disciplinar assim demarcado reorienta os ponteiros da bússola das análises históricas. A nova lente sugere a inclusão de planos diretores e projetos de arquitetura, construídos ou não, entre o leque de fontes disponíveis para o trabalho do historiador. O risco do arquiteto adquire estatuto de fonte histórica e passa a constituir porta de acesso para a construção do passado. A história e a arquitetura reinventam a sua antiga relação. Contudo, as coisas não são tão simples. Pelo lado da história, redefine-se a sua escrita, seus valores e objetivos; pelo da arquitetura, impõe-se um mergulho mais profundo em seus fundamentos genéticos. Na interface entre ambas atam-se laços e nós, repletos de sentidos a serem revelados. Se o projeto histórico moderno do estado republicano depende e se expressa na renovação urbana contínua, pode-se dizer que esta é uma representação do primeiro e os planos urbanísticos, representações sistematizadas e formalizadas das intenções dos produtores do espaço. Os planos diretores realizados em Porto Alegre durante o século XX representam a construção da sua modernidade urbana e enunciam a borda do rio como laboratório privilegiado de experimentação de paradigmas modernos de origem européia. As circunstâncias que os embasam serão vistas, portanto, em relação aos mesmos.

3.1. MELHORAMENTOS, 1890/1924

No início do século XX, o sonho moderno estabelece a aliança entre projeto histórico e urbanístico, promovendo transformações compatíveis com os novos valores burgueses e com a almejada consolidação da ordem urbano-industrial. Os horizontes que orientam o programa do plano situam-se do outro lado do oceano Atlântico e nos chegam via Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte: os melhoramentos haussmanianos, paradigma que concebe a cidade como um todo geométrico, articulado por partes interdependentes e hierarquizadas que conformam um sistema único e manipulável, o embrião do urbanismo como ideologia e ciência interdisciplinar, e precursor do paradigma modernista corbuseano.

O programa do plano enuncia um rol de problemas em relação à estrutura urbana primária e às edificações predominantemente coloniais que caracterizam a Porto Alegre do início do século XX, entre os quais salienta-se a borda de rio como problema social e objeto de intervenção em suas duas faces principais: o porto e a praia, duas realidades que historicamente estipularam os parâmetros de crescimento e o duplo caráter fisionômico e social da cidade. Os *melhoramentos* designavam o objetivo programático nacional higienizador que embasava os diversos planos diretores brasileiros. A palavra-conceito correspondia a saneamento, embelezamento e circulação, representando o espírito de uma época herdeira do século XIX, na qual a noção de progresso tecnológico confundia-se com a idéia de destino, passando a comprometer o desenvolvimento histórico e instaurando uma espécie de divisor de águas entre uma “era histórica e uma era tecnológica” (ARGAN, 2001, p. 23). Neste contexto, a qualificação das condições e equipamentos da cidade afastava-se da arte e do projeto, aproximando-se dos modelos de descrição do mundo criados pela ciência e pela técnica.

3.2. PRÉ-MODERNIZAÇÃO, 1924/1945

O período designado como pré-modernização caracteriza-se pela diversidade de renovações e de acontecimentos marcantes no contexto político, social e cultural da cidade e do país, sob os desígnios de um estado que desloca seus investimentos, do sonho em direção à ação de remodelação do espaço urbano. Neste momento de renovação, os produtores do espaço formulam as origens coloniais portuguesas como ultrapassadas, vislumbrando uma Porto Alegre outra, capaz de igualar-se, não ainda ao outro lado do oceano, onde o paradigma corbuseano já se construía nas mãos da vanguarda européia moderna, mas ao outro lado da fronteira e, sobretudo, ao Rio de Janeiro, remodelado por Pereira Passos de acordo com o paradigma urbanístico haussmaniano.

O Plano Gladosch, de 1943, surge a partir de um programa elaborado em um contexto populista de governo que promove a implantação de um capitalismo autônomo e se expressa, em Porto Alegre, na rápida verticalização de sua área central e na uniformização impositiva da paisagem às custas de desapropriações e da eliminação de lugares e

práticas indesejáveis, como cortiços e becos. Por ser considerada, pelas elites, um local de insalubridade física e moral que exigia saneamento e melhorias, a borda do rio seguia sendo foco de mudanças e das preocupações urbanísticas da época, o que impulsionava as reformas portuárias e justificava a execução de grandes aterros na Praia de Belas. Ao constituir um acontecimento em termos de projeto, registrado em seus desenhos e intenções escritas, o plano influenciaria muitas decisões futuras, representando a permanência do sonho moderno e um passo a mais em direção à sua concretização.

3.3. MODERNIZAÇÃO, 1945/1970

O Primeiro Plano Diretor de 1959 insere-se num Brasil em processo de redemocratização, que após a ditadura de Vargas aposta na construção de uma identidade nacionalista e populista através de profundas reformas na cidade. Sob a consolidação de uma ordem industrial, o Rio Grande do Sul é, então, o berço do trabalhismo. Com grande vitalidade econômica, investe como nunca em cultura, em transformações sociais e na vanguarda moderna, integrada por técnicos especialistas que atuam na planificação, instrumento capaz de controlar o crescimento urbano e regional, chave-mestra para a expansão do processo de modernização da cidade. “O Estado se torna institucionalmente vanguarda moderna e a cidade, sua picareta modernizadora” (GORELIK, 1999, p. 67).

O programa do plano foi definido a partir do paradigma corbuseano que aqui chega via Uruguai e Rio de Janeiro com alguma defasagem de tempo. Através do conceito principal de zoneamento de uso do solo urbano, a cidade passa a ser idealmente concebida como um conjunto de áreas funcionais residenciais, divididas em unidades de habitação, comerciais, industriais e culturais, conectadas por um esquema viário radial original, acrescido de novas avenidas perimetrais. Prioriza-se a criação de mecanismos para a regulamentação das edificações através de índices que imponham limites de sua altura e volume, visando à paulatina substituição das tipologias então vigentes pelo prisma corbuseano sobre *pilotis*, afastado das divisas do lote.

Sonhos e circunstâncias faziam da borda do rio a musa das transformações, reais e imaginárias. Em paralelo, seguiam-se as obras, as infra-estruturas, os aterros e saneamentos, mostrando a força econômica de uma cidade real que se oferecia como palco ou folha em branco à viabilização de uma cidade ideal moderna. Criavam-se grandes áreas para testar, ainda que em miniatura, os seus limites e as suas possibilidades. A área da Praia de Belas era o local ideal para novos experimentos, pois já havia sido exaustivamente problematizada pelas vanguardas e pela natureza. Insalubre, altamente inundável e sem condições portuárias, onde o rio tem pouca profundidade, permitia facilmente o aterramento através de assoreamento, medida que proporcionaria tanto o saneamento quanto o aumento da área da estreita península da área central.

3.4. INSTITUCIONALIZAÇÃO, 1970/1990

No contexto de esgotamento dos ideais do milagre econômico brasileiro de feição autoritária, a conclusão de Brasília inaugura os anos 1960 e uma nova etapa na arquitetura moderna brasileira, caracterizada agora pela influência da produção americana de Mies van der Rohe, cuja crença numa tecnologia capaz de libertar o edifício de qualquer influência externa, de ordem climática ou cultural, propaga-se pelo mundo sob o rótulo de Estilo Internacional. Institucionalizado, o estilo se torna o modelo edilício ideal para configurar cidades onde a eficiência prima sobre a forma.

O primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1979 concebe a cidade como um sistema social e econômico de áreas rurais e urbanas, dividido em unidades de uso correspondentes à habitação, indústria, comércio, serviços, recreação e lazer, e dominável por instrumentos de aferição e controle, do parcelamento do solo e de permuta de índices. Se a borda do rio até então era formulada como interface da cidade com o Guaíba, definida por porto e praia urbana, em contraste com a natureza virgem das águas, agora a sua imagem estende-se a todo o conjunto hídrico da capital, incluindo os arroios e as ilhas do Guaíba.

3.5. REVISÃO, 1990/2001

Os anos 1990 caracterizam-se pela consolidação do neoliberalismo, por uma certa estagnação da indústria e pela democracia. O Rio Grande do Sul perde sua força política no cenário nacional, investe na integração regional e novamente em reformas urbanas, mas agora sobre outras bases. Revitalização passa a ser a palavra de ordem e o foco volta a ser o centro da cidade. Estes são tempos de crise dos paradigmas e das vanguardas, de uma consciência crítica que procura revisar os processos estéticos anteriores, como os grandes planos de remodelação total do espaço urbano, e de intervenções localizadas nas cidades brasileiras, buscando soluções de readaptação de seus espaços públicos significativos e simbólicos às suas transformações sociais e programáticas. Apesar dos escassos recursos dedicados à construção, Porto Alegre volta a enunciar a indefinição da borda do rio como um problema que acompanha a história da cidade e ainda permanece em aberto. Se já não há paradigmas a seguir, há bons exemplos e horizontes a observar, entre os quais, está a tendência mundial que preconiza o re-ordenamento das relações das cidades com suas águas.

O Concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá, de 1994 e o Concurso Público Porto dos Casais, de 1996, retomam a velha e sempre aberta ferida: a borda do rio e o porto de Porto Alegre. Em conjunto, os projetos produzidos partem do seu reconhecimento como elemento integrante do sistema monumental da cidade e representam o desejo permanente de buscar soluções alternativas de contato com o rio. Já não se pensa no projeto como uma ação total, e a arquitetura já não tem a pretensão de mudar o mundo, contentando-se em costurar os rasgos das tesouras do passado.

4. PAISAGENS

Os planos urbanísticos, “pré-figurações de um tempo-espço de desejo” (ARGAN, 2001, p. 9), surgem no contexto brasileiro no princípio do século XX, procurando sobrepor às cidades reais, modelos ideais provenientes de outros contextos. Modelo e circunstância são seus ingredientes: o primeiro intimamente ligado ao seu conteúdo utópico; o segundo, às especificidades tópicas, ou do lugar. A utilização do conceito de utopia no campo da arquitetura não é uma inovação. Utopia é um duplo paradigma literário e social, inventado no século XVI a partir do livro homônimo de *Thomas Morus*, que sofre uma série de mutações e apropriações por outras áreas do conhecimento ao longo da história tornando-se, no século XX, a base filosófica da arquitetura moderna (BACZCO, 1991, p. 342).

É no contexto de *Morus*, o mesmo de Alberti e das grandes viagens de descobertas de novos mundos que surge a primeira apropriação arquitetônica do paradigma utópico. A utopia clássica ou cidade ideal constitui uma imagem hipotética e referencial, mas não prescritiva, um emblema de bem universal para a manutenção e representação do Estado (ROWE, Colin; KOETTER, Fred., 1978, p. 19-20). No século XX, a vanguarda moderna arquitetônica européia dos anos 1920 vai criar a sua própria versão do paradigma utópico: a utopia ativista, que passa a ocupar o patamar das verdades prematuras, buscando a instauração de uma nova ordem, espacial e social. As prescrições da cidade moderna da era da máquina convertem a cidade ideal em planificação urbana realizável e a arquitetura em meio de transformação do mundo, como exaltava Le Corbusier. (LE CORBUSIER, 1964, p. 143, apud ROWE, Colin; KOETTER, Fred., 1978, p. 17).

Para Paul Ricœur, a idéia da pré-figuração corresponde a uma forma pré-literária equivalente à conversação, está ligada arquitetonicamente, tanto ao ato primitivo de construir quanto à idéia e ao ato de habitar como pressuposição do mesmo e pode ser associada aos planos urbanos. A configuração corresponde ao projeto arquitetônico, antecipação do construir que remete à questão do habitar. A re-figuração corresponde aos procedimentos possíveis de releitura e interpretação, temporal ou espacial, entre as quais está a análise crítica de planos e projetos, um processo reverso do ato de projetar, capaz de extrair as qualidades narrativas das figuras que circulam entre as circunstâncias e os modelos disponíveis (RICOEUR, 1998, p. 44-51. Por outro lado, a idéia de descrição do espaço urbano através de figuras encontra na teoria de Steven Peterson uma possibilidade de desdobramento interpretativo. Peterson descreve a cidade tradicional como cidade figurativa, composta por figuras espaciais em oposição à matriz espacial da cidade ideal moderna abstrata, concebida como um único espaço indiferenciado e contínuo que atua como fundo das figuras edilícias modernas (PETERSON, 1980). A partir dos distintos graus de articulação entre cidade real e ideal ou utópica, as diferentes figurações integram um quadro analítico que corresponde à subdivisão de *Paisagens*.



3

Mapa da cidade de Porto Alegre, 1772.OLIVEIRA, Clóvis. *Porto Alegre e sua Formação*. Porto Alegre: Gráfica Metrópole, 1993. p. 55

4

Plano Moreira Maciel de 1914, Porto Alegre.

ELARQA. Montevideo: Dos Puntos SRL, 2000. (v. 33). p. 27



5

Plano Gladosch de 1943, Porto Alegre.BOHRER, Maria Dalila. *O Aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo*. Porto Alegre: UFRGS, 2001. Dissertação (Mestrado em arquitetura), Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001**4.1. FIGURAÇÃO**

Em princípios do século XX, a paisagem arquitetônica da borda do rio era fruto da inserção gradual, primeiro de uma arquitetura colonial no território virgem, natural, cenográfico e majestoso que o caracterizava e logo mais, da inclusão de exemplares neoclássicos assentados sobre pequenos aterros que constituíam apoio funcional e acabamento formal ao incipiente tecido urbano. Um porto novo, inaugurado em 1912, já substituíra os antigos trapiches e definia um perfil moderno, retilíneo e “duro” na margem norte; um riacho insalubre e uma praia longínqua caracterizava o ar suburbano da margem sul, expressão curvilínea e moldável associada à Praia de Belas. A topografia peculiar do território praticamente determinou que o traçado urbano regular de origem portuguesa se deformasse, desenvolvendo-se radialmente sobre o território a partir de seu vértice: a ponta da península. A matriz urbana de Porto Alegre nasce, portanto, não da modelagem do território, mas da acomodação de uma regra às condições topográficas específicas e mesmo adversas. O primeiro mapa de Porto Alegre surge, como todos os mapas das cidades coloniais brasileiras, como projeto de um *Mundus Novus*, prosseguimento da idéia de conquista e controle da América, do território, de domínio geográfico e modelagem da paisagem para exercer a colonização.

O mapa do Plano Moreira Maciel, de 1914, representava a primeira visão ideal ou utópica de Porto Alegre, emoldurada pela paisagem arquitetônica construída da borda do rio, até então praticamente natural e disforme. O plano propõe uma estrutura primária figurativa de base para o posterior desenvolvimento da cidade, capaz de articular as diferentes partes da cidade em termos de sistema de movimentos e apoiada em duas reformas de avenidas existentes: a Avenida Porto, correspondente à borda do rio de norte a sul – porto e praia; e a Avenida Borges de Medeiros, ambas, formando um conjunto que permitia, não apenas a necessária conexão entre o lado norte e sul da península, até então quase incomunicáveis, mas um movimento circular contínuo entre todas as partes centrais da cidade.

4.2. (TRANS)FIGURAÇÃO

O Plano Gladosch, de 1943, constitui uma estrutura primária figurativa que preconiza transformações drásticas na malha urbana original, caracterizando-se como uma operação hipotética de transfiguração do espaço urbano. Se por um lado o seu modelo figurativo haussmaniano adotado é o mesmo testado em Belo Horizonte, no o Rio de Janeiro, em São Paulo e nos estudos anteriores para Porto Alegre, por outro, as suas operações compositivas, por mais interessantes que sejam, não consistem em adaptar o paradigma à luz das circunstâncias locais, ao contrário, demonstram um distanciamento do *topos* e a correlativa aproximação ao *utopos*. Prescreve uma série de intervenções na estrutura viária, projetos urbanos específicos, uma malha de áreas verdes, algumas edificações públicas, a reforma do centro e a monumentalização dos dois centros

cívicos existentes.

O sistema viário que estrutura a proposta baseia-se na ampliação e abertura de novas radiais articuladas por três perímetros sucessivos de irradiação, propondo uma nova perfuração na colina em forma de túnel e ampliando os antigos limites do centro histórico, além de constituir uma nova centralidade no novo bairro residencial Praia de Belas, então proposto sobre área de 200 ha de novos aterros. Por outro lado, há uma tentativa inaugural de modelagem radical da ponta da península, sob a justificativa de higienização das suas condições físicas e morais. Como nova versão do *boulevard* de Maciel, a nova Avenida Marginal que arremata o novo traçado do bairro Praia de Belas surge como prolongamento da Avenida do Porto, mas estabelece um movimento de contorno interiorizado na ponta da península. O desenho barroco, elegante e rigorosamente geométrico, rebate-se simetricamente em relação à cumeeira da península, de onde partiria uma ponte ligando Porto Alegre à cidade de Guaíba, — primeiro esboço de uma travessia a seco do rio Guaíba. (FIG.5)

4.3. (PRÉ)FIGURAÇÃO

O Plano de 1959 é uma das mais importantes produções urbanísticas porto-alegrenses do século XX e adere explicitamente à utopia moderna. A oportunidade do plano surgia da forte conjunção estabelecida entre Estado e vanguarda, o primeiro investindo nos quadros técnicos ocupados por arquitetos alinhados com as tendências modernas; a segunda com o olho na cidade ideal moderna, a bússola que apontava para Brasília, a utopia corbuseana prestes a tornar-se realidade. O modo de operar próprio dos grupos de vanguarda apóia-se na renovação de repertórios lingüísticos que conduzem a inovações tipológicas a partir da disponibilidade tecnológica ou das exigências de uso propostas pela modernização social. A nova sociedade industrial justifica as suas mudanças formais em nome de uma preocupação expressiva na qual o que interessa, como manutenção das experiências plásticas da vanguarda, é a expressão formal de uma ordem social maquinista.

A pré-figuração ou dimensão utópica do urbanismo de Le Corbusier corresponde à uma visão da arquitetura como transformação do mundo apoiada em meios técnicos apropriados e existentes que conduzem a uma postura que não se contenta apenas em construir prosaicamente, mas em fazer a obra de arte arquitetônica total em conjunto com uma reformulação das suas questões de teoria e método (SOLÁ MORALES, Ignasi de. 1980. p.14-123). Os arquitetos modernos pensam ambigualmente em termos de planificação, se expressam em termos fundamentalmente morfológicos, quase projetuais, e as suas representações arquitetônicas aportam formas acabadas, macro-arquitetônicas. O espaço não é mais limitado pela arquitetura e sim pela técnica em rápido progresso, e a sua expressão não é mais limitada pela história e sim por uma moral quase geométrica, através da qual a arquitetura é reconduzida a um hipotético grau zero da linguagem, apresentando-se como rígida anti-



6

Plano Diretor de 1959, Porto Alegre.

ELARQA. Op. cit. p.27



7

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1979, Porto Alegre.

ELARQA. Op. Cit. p. 30



8
ADOMILLI, Alberto. (coord); CORBELLINI, Daniela; NEVES, Eduardo; PACHECO, Felipe; MOURA, Patricia. Concurso Público de Projetos Porto dos Casais. Porto Alegre, 1996. Primeiro prêmio, planta de conjunto.

ELARQA. Op. Cit. p. 35



9
ALMEIDA Paulo; ALMEIDA, Eliane. Concurso Público de Projetos Muro da Mauá. Porto Alegre, 1994. Primeiro prêmio, inserções no Muro da Av. Mauá

ARQTEXTO. Porto Alegre: PROPAR, 2000. (v. 1), p. 58

iconografia racionalista.

O plano opera através da *mímese* do paradigma modernista, procurando implementar os ideais corbuseanos de duas maneiras genéricas: através de normas e regimes urbanísticos que prevêem a substituição gradual da estrutura urbana e dos tipos de edificação antigos por tipos modernistas; ou através de uma série de projetos a ele vinculados a serem implantados, sobretudo nas grandes áreas criadas pelos aterros ao longo da orla, situação que os coloca como experimentação e expressão metonímica da cidade ideal moderna: grau máximo de modernização e utopia, pré-figuração, portanto, da utopia moderna. A proposta do plano para o aterro da Praia de Belas baseia-se no zoneamento de usos e espaços, dividindo a cidade em área comercial, industrial e residencial, esta última, organizada em unidades de habitação limitadas por vias de tráfego rápido, acolhendo no seu interior o trânsito local e pelo menos uma unidade escolar, um verde público e setores para recreação infantil; na junção das diversas unidades, implantam-se mercados de abastecimento. Procura, também, dar condições à criação de centros de bairros, tendência que já se manifestava em algumas zonas. (FIG.6)

4.4. (DES)FIGURAÇÃO

O Plano de 1979 adere, não mais aos ideais da utopia moderna, mas aos modelos empobrecidos que dela derivam. O *Strip*, a auto-pista norte-americana, uma faixa que designa, originalmente, o conjunto urbano, comercial ou residencial, nascido ao longo de uma rua ou estrada, passará a ser a principal estratégia de controle e desenvolvimento urbano do Plano de 1979 e a forma de ocupação dominante na borda do rio, transformada em Avenida dique, uma via de trânsito rápido que funcionalmente une a zona norte à zona sul da cidade. As alterações que o sucedem o plano de 1959 expressam-se nas atuais configurações da orla, ocupada em grande parte por grandes edifícios administrativos rodeados por imensos parques que, em termos de configuração, afastam a cidade do seu rio. Os desenhos de seus mapas demonstram o caráter abstrato, zonificado e desfigurado com que a cidade então é representada. (FIG.7)

4.5. (CON)FIGURAÇÃO

Inseridos em um contexto de revisão da arquitetura moderna, os Concursos de projeto da década de 1990, Projeto Muro da Mauá e Projeto Porto dos Casais, restituem o valor do projeto arquitetônico como estratégia de intervenção urbana. O ressurgimento da figura do projeto como estratégia tópica de ação de configuração da borda do rio estabelece um contra-ponto em relação às figurações utópicas propostas pelos planos diretores anteriormente analisados. Se por um lado os projetos de concursos são configurações não utópicas, por outro, as diferentes soluções arquitetônicas para um mesmo problema de projeto que o conjunto da produção apresenta incorpora-se ao repertório de projeto e à história da arquitetura dentro da categoria *no construction*, interpretação que Sylvio

de Podestá faz a respeito do conceito de utopia e sua relação com o projeto de arquitetura em nosso tempo: são os sonhos possíveis (PODESTÁ, 1997, p. 9). (FIG. 8 e 9)

5. PARAÍSO E BABEL

O progresso vertiginoso do século XX institui a era da máquina aportando novas e rápidas possibilidades de produção, reprodução e aniquilação de artefatos humanos. De certa forma, o paradoxo do século XX é como o feitiço que às vezes se volta sobre o feiticeiro: a crença de que a preservação da vida e a felicidade estão garantidas pela tecnologia pode trazer consigo uma espécie de sentença de morte. O mesmo mundo moderno que cria o avião, o transatlântico e a luz elétrica cria também a bomba atômica e as armas biológicas. Ao mesmo tempo em que a arquitetura, produto cultural por excelência, espacialização do pensamento humano de uma época, passa a ser vista cada vez mais como uma fonte privilegiada para o historiador, a cidade do século XX é a que mais se transforma, a que mais rapidamente se desfaz de seu passado arrasando, com suas picaretas modernizadoras, grande parte de sua memória. Empreender melhoramentos urbanos implica a busca de um ideal e a correlativa problematização do real. A obsessão pelo novo inventa o velho, o condenado, o descartável.

Com a era da máquina tudo se torna possível. As utopias descem do plano do referencial, do emblemático e do simbólico para o plano concreto da ação. Quando Le Corbusier propõe a substituição do espaço tradicional pelo moderno, ele não é visto como um visionário ou um utopista convencional, mas como um planejador consciente inserido no espírito da sua época, cuja filosofia põe em cheque todos os significados históricos da cidade, uma das maiores obras de arte da humanidade. A cidade passa a ser objeto pertencente, não mais à arquitetura, mas ao urbanismo. A técnica moderna e científica do planejamento urbano surge como estratégia de ação, tanto para a instauração de uma nova imagem burguesa, quanto de controle e segregação das socialidades consideradas indesejáveis. A mesma cidade que se moderniza ganha um cinturão cada vez maior de favelas. A cidade modernista nasce com um projeto único e totalizante que, num só gesto, é capaz de anular todo um sistema arquitetônico representativo de significados estabelecidos por um imaginário social construído através dos tempos.

Durante o século XX, no Brasil, cada plano urbanístico constrói, sobre o suporte da cidade *real* concreta, um modelo de cidade *ideal* moderna na qual as transformações urbanas correspondem a modelos resultantes da adaptação de um paradigma externo às condições locais. Representam, simultaneamente o passado, o presente e o futuro de uma época. A possibilidade de identificação das suas similaridades em contraste com suas diferenças lhes outorga um sentido histórico particular de articuladores das ações transformadoras da cidade. As transformações cada vez mais planejadas deixam, como vestígios de seu tempo, algumas

ruínas concretas, e muitos registros das estratégias seqüenciais de ação: os planos urbanos, imagens convencionais análogos aos mapas, com maior ou menor grau de simplificação, que permitem a noção de agrupamento social assentado sobre um território modelado pela arquitetura, ou seja, a visão total ou parcial da cidade como objeto arquitetônico. Esta abstração da cidade contida em suas imagens é o que lhes confere o atributo de *representações*, ou seja, aquilo que se coloca no lugar de sua concretude, ao expressar-se esquematicamente através de suas leis de funcionamento e significação. A partir da possibilidade de interpretá-las conjuntamente, as representações se tornam fontes históricas, suportes para a construção de um passado.

Nos processos de transformação da borda do rio, em Porto Alegre, cada plano urbanístico realizado promove uma aproximação ao modelo de cidade *ideal* moderna, constituindo uma ponte entre cidade *real* indesejada e *ideal* possível, paraíso como salvação da perdição contida na Babel. As propostas dos concursos dos anos 1990 representam uma conciliação entre ambas, na qual o projeto de arquitetura retoma o seu espaço como pensamento imagético vinculado a um determinado ponto de vista prospectivo e interativo com a cidade, como arte milenar de modelar a paisagem artificial a partir da natureza e dos requerimentos programáticos sociais. Da conjunção entre a soma de suas temporalidades e a dimensão imaginária e concreta de seu espaço, emerge o conteúdo simbólico da borda do rio como paisagem assim inventada, pela história e pela arquitetura. Nos riscos e registros do sonho e da memória, Porto Alegre se faz margem, traçado, horizonte e paisagem, uma arquitetura aquática, poética da transformação perturbando com seus cantos, certos silêncios sonolentos da história.

A utopia realizada da era da máquina torna o homem maior que deus. A contrapartida das transformações vertiginosas desses tempos é o correlativo desenvolvimento de técnicas de preservação das ruínas e registros. As tecnologias do século XX permitem a simulação de imagens do passado através do cinema e da fotografia digital. O advento do computador conduz a viagens virtuais, acelera o tempo do projeto para o arquiteto e possibilita a armazenagem de planos, projetos, dados e imagens que se tornam fontes preciosas para o historiador. Contudo, a manipulação das imagens encurta a distância entre o mundo ideal e o real, mas também possibilita a mentira, o engodo. A tecnologia representada pela máquina se torna, muitas vezes, mais que um meio, referência, mito e metáfora, um fim capaz de dar fim à história e à vida no planeta. Como diz Argan, quase profeticamente:

“O tipo do progresso técnico ou mecânico é idêntico ao do pensamento utópico: cresce sobre si mesmo sem obstáculos, com um ritmo regular e aparentemente lógico, como o das séries numéricas; (...) Não há lugar para uma intervenção crítica que conclua a série quantitativa e imponha o salto qualitativo: a máquina se supera, portanto se critica, automaticamente. (...) o homem inventou com a máquina algo que poderá

substituí-lo, tornar vã toda a empresa histórica da humanidade, reabrir o problema de fundo, remeter de súbito à primeira página do gênesis. Temos já a sensação de termos chegado ao ponto limite: mas era esse o ponto rumo ao qual inconscientemente começou a tender a humanidade quando deu início à própria empresa histórica e aprendeu a coordenar as ações para um fim, a projetar a existência antes de vivê-la?"¹

Esta é uma boa questão para próximas investigações. Por enquanto, cabe à história, tanto fazer uso quanto repensar os riscos das máquinas maravilhosas.

NOTAS

¹MACHADO, Andréa Soler, **A borda do rio em Porto Alegre: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado**. Porto Alegre: UFRGS 2003. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003. Este artigo é um resumo da tese acima referida.

²ARGAN, Giulio Carlo, **Projeto e Destino**, São Paulo: Editora ática, 2001, p. 9-11.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ARGAN, Giulio Carlo. **Projeto e Destino**. São Paulo: Ática, 2001.
- ARQTEXTO. Porto Alegre: PROPAR, 2000. (v. 1).
- BACZKO, Bronislaw. **Utopia. Los Imaginarios Sociales**. Buenos Aires: Nueva Visión, 1991.
- BENJAMIN, Walter. **Paris, Capitale du XIX siècle: Le livre des Passages**. Paris: Cerf, 1989. CF.
- BOHRER, Maria Dalila. **O Aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo**. Porto Alegre: UFRGS, 2001. Dissertação (Mestrado em arquitetura), Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001.
- BOIA, Lucien. **Pour une histoire de l'imaginaire**. Paris: Les Belles Lettres, 1998.
- BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Lisboa: Difel, 1980.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1987.
- DIEZ, Fernando. **Buenos Aires e Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas**. Buenos Aires: Belgrano, 1996.
- DINIZ, João. **João Diniz Arquiteturas**. Belo Horizonte: AP Cultural, 2002.
- _____. **João Diniz em Porto Alegre**. Disponível em: <www.iab-rs.org.br/info/materias/1002-00.html>
- _____; PODESTÁ, Sylvio. **Desenho de Arquiteto**. Belo Horizonte, MG: Ap cultural, 1997.
- ELARQA. Montevideo: Dos Puntos SRL, 2000. (v. 33).
- GINZBURG, Carlo. **O Queijo e os Vermes: o cotidiano de um moleiro perseguido pela Inquisição**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- GORELIK, Adrián. **O modemo em debate: cidade, modernidade, modernização**. MIRANDA, Wander Melo, (org.). **Narrativas da Modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.
- HOBBSBAMM, Eric. **Era dos Extremos: o Breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- FOSTER, H. HABERMAS, J. BAUDRILLARD, J. **La Posmodernidad**. Barcelona: Kairós, 1985.
- HARTOG, François. **A Arte da Narrativa Histórica. Passados Reconstituídos**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1998.
- MATTELART, Armand. **História da Utopia Planetária: da sociedade profética à sociedade global**. Porto Alegre: Sulina, 2002.
- METZ, L.S.; FISCHER, L.A.; FELIZARDO, L.C.; WILD, F.; **Usina do Gasômetro**. Porto Alegre: SMC, 2001.
- OLIVEIRA, Clóvis. **Porto Alegre e sua Formação**. Porto Alegre: Metrópole, 1993.
- PESAVENTO, Sandra Jatohy. **Memória Porto Alegre, Espaços e Vivências**. Porto Alegre: UFRGS, 1991.
- _____. **O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano, Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 1999.
- PETERSON, Steven. **Space and Anti-Space**. The Harvard Architectural Review. Cambridge, MA: MIT Press, 1980. (vol. 1).
- RICOEUR, Paul. **A Metáfora Viva**. Porto: Rés, 1983.
- ROWE, Colin; KOETTER, Fred. **Ciudad Collage**, Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- SOLÁ MORALES, Ignasi de. **Eclecticism and Vanguardia: el caso de la arquitectura moderna en Catalunya**. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

Andréa Soler Machado

Arquiteta/Doutora em História/Professora Adjunta Departamento de Arquitetura UFRGS.