

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA - PROPAR



**CANALIZAÇÃO DO ARROIO DILÚVIO EM PORTO ALEGRE:
AMBIENTE PROJETADO x AMBIENTE CONSTRUÍDO**

Carolina Wolff Burin

Dissertação de mestrado submetida ao programa de pesquisa e pós-graduação em arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em arquitetura

**ORIENTADOR:
Douglas Vieira de Aguiar, Phd**

Porto Alegre, Novembro de 2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA - PROPAR

O CASO DA CANALIZAÇÃO DO ARROIO DILÚVIO EM PORTO ALEGRE:
AMBIENTE PROJETADO x AMBIENTE CONSTRUÍDO

Carolina Wolff Burin

Dissertação de mestrado submetida ao programa de pesquisa e pós-graduação em arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em arquitetura

ORIENTADOR:
Prof. Douglas Vieira de Aguiar, PhD

Porto Alegre, Agosto de 2008

Dedico este trabalho ao meu marido, Thiago, ao meu pai, Ruy, à memória de minha mãe, Jussara, e as minhas irmãs, Gabriela e Rafaela, por tudo que significam em minha vida

AGRADECIMENTOS

A minha tia, Maria Inês Burin Fochesatto, pelo grande auxílio na busca da documentação histórica;

A Arquiteta Sônia Maria da Silva, pela sua presteza e empenho na busca do material referente aos núcleos habitacionais analisados, e pelo carinho demonstrado ao admirável ofício dentro do DEMHAB;

Ao querido Alex, por ter minimizado meus problemas na questão da informática;

Ao pessoal da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura da Ufrgs, em especial ao João e a Carmen, pela simpatia e agilidade no atendimento;

A minha colega de Propar, Isabela Brisighello, companheira em diversas situações;

A minha irmã Gabriela, que além de me auxiliar nas mais variadas questões, se revelou muito eficiente no momento final da pesquisa;

Ao querido Tiago Antunes, por sua ajuda lá do Canadá;

Ao meu orientador, professor Douglas Aguiar, por ter aberto meus horizontes para o tema da canalização do Riacho;

A professora Célia Ferraz de Souza, pelo seu imensurável auxílio, e por ter me recebido de braços abertos;

Ao meu marido, Thiago, pelo incentivo, companheirismo, apoio, e também pelos seus préstimos culinários;

A minha eterna maninha Fafá, por conseguir me desligar um pouco desta grande correria;

Ao meu pai, Ruy Burin, por tudo.

RESUMO

A retificação do Riacho, conhecido como Arroio Dilúvio, foi uma das principais obras implantadas na cidade de Porto Alegre (Brasil). Esta intervenção deu origem à atual Avenida Ipiranga, que rasga a cidade de leste a oeste com cerca de doze quilômetros canalizados. A implantação do novo canal demorou mais de 30 anos para ser finalizada e pode ser considerada uma grande cirurgia urbana. Através de um olhar mais apurado sobre área que abrange os primeiros quatro quilômetros de sua implantação a partir da foz junto ao Lago Guaíba, o objetivo da pesquisa vem ao encontro do entendimento do processo de canalização do Riacho para além da questão sanitária, que sempre foi a principal força a mover o poder público rumo à realização desta obra. Nesse sentido, a pesquisa remonta um caminho que parte do território original, e traz, em seqüência, um panorama onde são apresentados todos os projetos urbanos para a canalização do Riacho. Após o início das obras, em meados dos anos 40, vem à baila a análise das ações governamentais que incidiram na ocupação dos territórios da Praia de Belas e da antiga Cidade Baixa, escolhidos como estudos de caso. Nessas duas áreas, onde novos projetos urbanos ressurgem após a canalização, parte-se das ações do poder público a fim de analisar convergências e dissonâncias entre ambiente projetado e ambiente construído na cidade atual.

Palavras-chave: Canalização; Riacho; Poder Público; Arroio Dilúvio; Projetos Urbanos

ABSTRACT

The Riacho's straightening, also known as Arroio Dilúvio, was one of the main public projects implemented in the city of Porto Alegre (Brazil). This intervention originated Ipiranga Avenue, which crosses the city from East to West with approximately twelve kilometres canalized. The implementation of the new channel took more than 30 years to be finished, and can be considered a great "urban surgery". Through careful observation of the area that covers the first four kilometres of its construction, from the mouth of Lake Guaíba, the objective of this research meets the understanding of the canalization process of the Riacho beyond sanitary matters, which was the main force to move the public sector to complete this project. From this perspective, the research reconstructs a path that starts at the original territory and presents, in sequence, a panorama where all urbanization projects for the Riacho canalization are presented. After the beginning of the project, during the mid 40's, comes to life the analysis of the governmental actions which resulted in the occupation of the Praia de Belas and the old Cidade Baixa areas, which were chosen as case studies. In these two areas, where new urbanization projects resurrected after the canalization, the public sector actions are the starting point to analyze convergent and dissonant aspects between projected and developed areas in the city of today.

Key Words: Canalization; Riacho; Public Sector; Arroio Dilúvio; Urbanization Projects

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

APRESENTAÇÃO DO TEMA.....	09
OBJETIVOS.....	15
OBJETO.....	16
METODOLOGIA.....	17

1º CAPÍTULO

1.0 O RIACHO E SEU TERRITÓRIO ANTES DA CANALIZAÇÃO.....	22
1.1 Antecedentes históricos: formação da cidade e condições geográficas.....	22
1.2 Panorama geral da cidade: final do século XIX e início do século XX.....	28
1.3 O antigo Riacho e seu percurso natural: a foz, a praia e o leito.....	32
1.4 A antiga cidade baixa e os lugares da exclusão: Emboscadas, Areal da Baronesa do Gravataí e Ilhota.....	35
1.5 A antiga Praia de Belas.....	42

2º CAPÍTULO

2.0 PLANOS E PROJETOS PARA A CANALIZAÇÃO DO RIACHO.....	45
2.1 O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre.....	45
<i>2.1.1 A proposta de canalização do Plano de 1914.....</i>	<i>48</i>
2.2 Três projetos em uma década: o contexto da cidade rumo à modernidade nas administrações de Otávio Rocha e Alberto Bins.....	52
<i>2.2.1 Projeto Schneider (1925).....</i>	<i>56</i>
<i>2.2.2 Projeto Carlos Medaglia (1930).....</i>	<i>58</i>
<i>2.2.3 Projeto Ary de Abreu Lima (1935).....</i>	<i>59</i>
2.3 Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva: Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre (1936-1938).....	61
<i>2.3.1 Proposta para a Avenida do Canal e seus projetos complementares.....</i>	<i>63</i>
2.4 Um Plano de Urbanização para Porto Alegre: os projetos de Gladosch e o início das obras da canalização do Riacho (1938-1943).....	71
<i>2.4.1 O Saneamento do Vale do Riacho nos estudos de Gladosch.....</i>	<i>75</i>
<i>2.4.2 O início das obras de canalização e o final da administração de Loureiro da Silva.....</i>	<i>85</i>

3º CAPÍTULO

3.0 A PRAIA DE BELAS DEPOIS DA CANALIZAÇÃO: AÇÕES GOVERNAMENTAIS E RECONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO.....	91
3.1 Panorama geral a partir de 1945.....	91
3.2 Os aterros e a Praia de Belas: Lançando bases para as ações definitivas.....	95
3.3 Propostas globais para a formação da Praia de Belas (1955 -1970).....	99
3.4 Depois de 1970: A Praia de Belas nos dias atuais.....	106

4º CAPÍTULO

4.0 A ANTIGA CIDADE BAIXA DEPOIS DA CANALIZAÇÃO: PROPOSTAS E INTERVENÇÕES DO PODER PÚBLICO.....	115
4.1 1945-1975: uma proposta entre o progresso e o descaso.....	116
4.2 O Projeto Renascença: destaque para a 3ª e 4ª Regiões.....	121
4.3 A antiga cidade baixa Pós Projeto Renascença.....	126
<i>4.3.1 3ª Região: O Areal da Baronesa e o antigo leito nos dias atuais.....</i>	<i>128</i>
<i>4.3.2 4ª Região: A Ilhota nos dias atuais.....</i>	<i>132</i>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O CICLO DA CANALIZAÇÃO.....	143
A REALIDADE DA AVENIDA IPIRANGA.....	147
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	152
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	156

INTRODUÇÃO

APRESENTAÇÃO DO TEMA

“O desenvolvimento das cidades se dá, ao longo da história ocidental, a partir da sobreposição de diferentes conceitos, da justaposição de sucessivos pedaços de cidade, de diferenciados tecidos. As intervenções globais ou apenas pontuais possuem sempre a função explícita de sanar problemas especificamente urbanos e o propósito, muitas vezes velado, de atender a questões político-ideológicas”.¹

Na medida em que os centros urbanos evoluem e as cidades crescem, existe um enorme conjunto de variáveis que também se transformam com o passar do tempo, e acabam por influir diretamente na arquitetura da cidade e na qualidade dos seus espaços. Com isso, a cultura urbana de uma cidade se forma e o tecido urbano se transforma: é o sinal dos tempos.

Segundo Pesavento², as transformações que ocorreram na sociedade brasileira no final do século XIX e início do século XX marcaram fortemente a paisagem das cidades, não só no que diz respeito às transformações peculiares, como a queda do Império escravocrata, dando lugar à República e suas decorrências, mas também no que se refere às influências advindas de fora do país. Nesse sentido, o século XX acumulou um acervo considerável de planos urbanísticos. Algumas cidades totalmente novas foram projetadas e construídas, mas a grande parte dos planos teve que se confrontar com a cidade existente, com uma intervenção mais ou menos agressiva, com um diálogo mais ou menos amigável, com uma proposta de uma cidade moderna sobre a cidade tradicional³.

O desenvolvimento urbano da cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, onde será centrado o presente estudo, também se deu desta maneira, de modo que a cidade tradicional foi sendo transformada, em várias gradações, na cidade moderna. Os resultados destas acomodações e sobreposições de

¹ GONSALES, Célia Helena de Castro. *Cidade Moderna sobre Cidade Tradicional: Movimento e expansão – parte 2*. Arqutexto -059 nº292, abril de 2005. Revista de arquitetura produzida no Departamento de Arquitetura, pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande Sul.

² PESAVENTO, Sandra Jatahy; *O Espetáculo da Rua*. Ed. Universidade/ UFRGS: Prefeitura Municipal, 1992.

³ GONSALES (2005). Idem.

modelos tão distintos de cidades acabaram por gerar cicatrizes permanentes na cidade contemporânea.

Nesse contexto se destaca a canalização do antigo Riacho que serpenteava pela cidade desde seu nascedouro, na cidade de Viamão, até sua foz, no Lago Guaíba⁴. Sua realização deu origem à Avenida Ipiranga, uma das principais radiais da capital porto-alegrense, que atravessa a cidade de leste a oeste, em mais de doze quilômetros de extensão canalizados. A obra de construção desta Avenida nasceu da constante preocupação dos poderes municipais em prevenir a cidade dos enormes prejuízos causados por conta das repetidas enchentes, de modo a atingir muitos bairros. Por conta de seus transbordamentos constantes, o Riachinho, que se unia com os arroios Azenha, Dilúvio e Cascata, foi apelidado popularmente de Arroio Dilúvio⁵.

Sobretudo a partir do final do século XIX início do século XX, com a instauração da República, a questão da canalização do Riacho adquiriu extrema importância, devido à urgência imposta pelos governantes em sanear, higienizar e urbanizar a cidade. Monteiro⁶ auxilia na compreensão do período, ao afirmar que: *“por volta de 1890, inicia-se em Porto Alegre uma nova fase do fenômeno urbano, caracterizada pela crescente complexidade da organização dos grupos sociais, decorrente das transformações das estruturas política, social e econômica da sociedade brasileira”*. Pesavento⁷, na mesma linha, coloca: *“no final do século, uma nova geração, estruturada em torno dos ideais republicanos e inspirada em Augusto Comte, estabeleceu um novo sistema de idéias e imagens de representação coletiva, que fizeram da cidade moderna uma referência para a cidade”*. A autora revela ainda que, na proposta de progresso positivista, a cidade moderna configurava-se como uma imagem

⁴ Apesar de o Guaíba ser classificado, do ponto de vista geográfico, como um Lago, no presente trabalho este também será referido como Rio, devido à forte utilização popular desta palavra para designá-lo.

⁵ Embora o Riacho fosse formado, ao longo de todo o seu leito, por vários nomes de arroios diferentes, para a presente dissertação o nome Dilúvio será sempre utilizado como sinônimo de Riacho.

⁶ MONTEIRO, C. *Porto Alegre: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre, EDIPUCRS, 1995.

⁷ PESAVENTO, (1992). Idem.

simbólica da modernidade almejada⁸:

“Com a instalação da República, em 1889, um governo autoritário, que tem no positivismo de Auguste Comte a matriz inspiradora de sua conduta política e administrativa, formula um programa que visa proporcionar um desenvolvimento econômico global para o Estado, projeto este que implica, face a um Rio Grande predominantemente agropecuário, privilegiar também a dinamização da indústria e a renovação urbana. Este programa se desenvolve de forma paulatina, ao longo dos quarenta anos da chamada República Velha (1889- 1930), e as preocupações com a modernização da cidade seguem também uma evolução gradual, constituindo uma questão recorrente: Porto Alegre se quer burguesa, bela, moderna, higiênica, ordenada e... branca”.

Sob tais circunstâncias, em meio a este cenário foi iniciado o longo processo histórico da canalização e retificação do leito do antigo Riacho, que transcorreu durante quase um século. Pode-se afirmar que a história das administrações públicas da capital gaúcha, através de ações, planos e projetos de urbanização para Porto Alegre, acompanha a história da sua canalização. Para este entendimento, é necessária, portanto, uma breve descrição sobre a seqüência de planos e projetos que atuaram nesse sentido.

Durante a longa administração do Intendente⁹ José Montauray de Aguiar Leitão (1897-1923), medidas começaram a ser tomadas para conter o problema das enchentes. Em 1905 ocorreu a primeira ação, com a ligação da ponta de um dos meandros do Riacho, formando um território totalmente segregado em seu interior que ficou conhecido como Ilhota¹⁰. O intuito de Montauray, com a ligação das pontas dos meandros, era evitar o transbordamento do Riacho nestes dois pontos, por ocasião das curvas tão acentuadas de ambos.

⁸ PESAVENTO (1992). Ibidem.

⁹ Nesta época a administração da cidade era feita por meio de intendências. Segundo SOUZA “O intendente teria que governar de acordo com a Lei orgânica Municipal de 1892, que estabelecia o território do município, a divisão destes em comissariados, suas rendas, taxas e atribuições. Esta estipulava ainda que o Governo Municipal deveria ser exercido por um intendente, ao qual cabia escolher o seu vice, fazer as leis, os decretos e os atos, com poderes para dirigir todos os serviços”. SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. Tese de Doutorado, São Paulo, 2004.

¹⁰ As repetidas enchentes de junho de 1897, junho de 1898 e 1905 tiveram uma influência grande sobre a decisão da criação do canal formando a Ilhota.

Devido ao insucesso¹¹ dessa operação, seria necessário um plano mais contundente para conter as cheias. Com o grande crescimento de Porto Alegre entre 1910 e 1914¹², por encomenda de Montaury, é realizado um estudo visando implantar reformas na cidade, ao modo do que estava acontecendo no Rio de Janeiro, São Paulo e outras cidades brasileiras. Assim, o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel foi o responsável pela organização do Plano Geral de Melhoramentos de 1914. Tal plano previa, além da abertura de radiais ligando o centro aos bairros e o ajardinamento das áreas baldias próximas à área central, um projeto para a retificação do Riacho.

Com a não realização do Plano de 1914 na época em que foi concebido¹³, a busca por uma solução para o problema do Riacho continuou sendo foco por parte de técnicos da prefeitura, engenheiros e arquitetos locais. Sendo assim, anos mais tarde surgem em seqüência três projetos específicos para esse fim. São eles: o projeto desenvolvido por Schneider, em 1925, a tese de doutoramento de Medágliã, em 1930, e o projeto de Ary de Abreu Lima, em 1935, todos muito pouco conhecidos atualmente.

Não tendo nenhum destes projetos saído do papel, em 1936, os engenheiros municipais Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, junto a uma série de estudos e projetos para a cidade, que foram reunidos e editados em um documento chamado *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, surge mais uma proposta envolvendo o tema da canalização. Esta proposta atingia apenas um trecho da Avenida Ipiranga. Em concomitância a este projeto, entre 1936 e 1938, Paiva e Faria realizam um estudo de cunho

¹¹ Tal ligação não só revelou-se insuficiente para conter o problema como também acabou, anos mais tarde, atuando como um motivador para a ocupação da Ilhota, por parte de moradores de rua, que ali criaram uma comunidade. Esse fato será abordado no decorrer deste estudo.

¹² Em 1910 a população chega a 115 mil habitantes e Porto Alegre passa a pertencer ao seletor grupo das cidades entre 100 e 200 mil habitantes. Era uma fase de forte crescimento demográfico (quase 5% ao ano) e urbano, mas, a cidade apresentava condições viárias e sanitárias extremamente precárias. Panorama retirado de NYGAARD, P. D. *Planos diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

¹³ Diversos fatores que levaram à não realização do Plano Maciel nesta época, bem como sua importância para a cidade, serão abordados posteriormente nesta pesquisa. Nesse sentido, cabe destacar a tese de doutorado de Célia Ferraz de Souza, intitulada *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências*, realizada em 2004 na USP, que estuda a questão.

mais específico, também atrelado à canalização. Esta, advinda do projeto apresentado em *Contribuição*, publicada na época pelo Boletim da Sociedade de Engenharia, incluía a remodelação do centro da cidade com um projeto chamado “Entrada da Cidade” e a construção de um bairro residencial sobre área aterrada junto à Praia de Belas. Na proposta do novo Bairro Praia de Belas, a canalização foi considerada fundamental.

Considerando que as propostas de Paiva e Faria também não foram realizadas, em dezembro de 1938, o arquiteto Arnaldo Gladosch foi contratado por Loureiro da Silva para promover a realização do Anteprojeto do Plano Diretor da cidade de Porto Alegre. O arquiteto, que apresentava os projetos periodicamente a um Conselho do Plano Diretor¹⁴, trabalhou no Anteprojeto até 1943. Os projetos deste período foram reunidos por Loureiro em um documento intitulado *Um Plano de Urbanização*, editado em 1943¹⁵. Nele se encontra, além de inúmeras propostas para o desenvolvimento e urbanização de várias áreas da cidade, outro projeto, agora mais completo, para a canalização e retificação do Riacho, além da análise de possibilidades para a sua implantação. Somente a partir de então, ainda sob a administração do prefeito José Loureiro da Silva, as obras da canalização do Riacho começariam a ser executadas.

Além da variedade de soluções de projeto para canalizar o antigo Riacho, chama a atenção também o longo período de tempo entre o início e a conclusão desta obra, que acabou sendo realizada em vários trechos. O primeiro trecho canalizado foi implantado entre 1939 a 1943, na gestão de Loureiro da Silva, como já dito. Neste último ano, a canalização da já chamada Avenida Ipiranga se encontrava concluída desde a foz até as proximidades da Avenida João Pessoa. Apesar da rapidez da sua implantação, durante os anos

¹⁴ O Conselho do Plano Diretor era formado por 16 membros, representantes dos mais variados segmentos. Segundo DE GRANDI competia a este: “a) examinar, propor alterações e votar projetos de reforma urbana; b) retocar ou ampliar projetos do Plano Diretor; c) fiscalizar a execução dos projetos aprovados.” DE GRANDI, C. *Loureiro da Silva: o charrua*. Porto Alegre: Literaris, 2002.

¹⁵ Este documento, além de conter projetos já executados, em execução e a executar por esta administração, resume os antecedentes históricos da cidade, os primeiros planos, e apresenta, graças à participação do arquiteto-engenheiro Edvaldo Pereira Paiva, aportes teóricos e conceituais sobre plano diretor e expediente urbano. Idéia compartilhada de NYGAARD (2005).

que seguiram após a renúncia de Loureiro, a realização da obra continuou a passos lentos. Embora entre 1939 e 1943 ele e sua equipe tenham conseguido executar quase um quarto de toda a sua extensão, a execução do restante da Avenida se arrastou por vários anos. As obras de continuação, até a altura Avenida Cristiano Fischer, foram construídas paulatinamente, e concluídas somente em 1974. Na década de 80 foi finalizado o último trecho da obra, até a Rua Antônio de Carvalho.

Através deste panorama pode-se afirmar que, nos longos anos que se passaram entre as primeiras idéias para a canalização e o fim de sua construção, muito se sucedeu. Diversos fatores sociais, econômicos e políticos interferiram diretamente nas obras da canalização. Do mesmo modo, ocorreu também que diferentes paradigmas¹⁶ urbanísticos se impuseram, de modo que a cidade tradicional foi sendo substituída pela cidade moderna. Por conseguinte, a urbanização da Avenida Ipiranga foi se realizando de acordo com o crescimento e expansão da cidade, de modo a sofrer fortemente as influências do movimento moderno corbusiano, com os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano da cidade de 1959 (Lei Nº. 2330) e de 1979 (Lei Nº. 43/79). Assim, tanto o ápice do movimento moderno quanto sua decadência foram imprimindo suas marcas na Avenida e em seu entorno, na medida em que iam sendo ocupados os lotes ao longo da mesma, o que ocorre até hoje pela aplicação do regime urbanístico atual, regulamentado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de 1999 (Lei Nº. 434/99).

A importância da escolha do tema para a presente pesquisa se dá devido ao impacto desta obra na cidade, por tratar-se de uma grande cirurgia urbana que deixou profundas cicatrizes, tanto na história de Porto Alegre quanto no tecido urbano dos locais afetados. Os resquícios dos tantos percalços durante a execução desta grande obra ainda se mantêm presentes

¹⁶ A definição de paradigma que será utilizada no decorrer da dissertação é adotada de Thomas Kuhn, compartilhado de OLIVEIRA (2001) como “o conjunto de soluções exemplares compartilhados em um determinado momento pela comunidade de praticantes de uma arte ou ciência. A ciência normal, fundada na citação do paradigma, corresponde aos momentos em que tais soluções constituem um sistema estabilizado de referências práticas”. Op. cit em OLIVEIRA, Rogério. *Sistemas normativos versus modelos figurativos da cidade: implicações projetuais*. Revista Arqtexto nº1 (1º semestre de 2001), p.30-37.

nos dias de hoje, tanto no trajeto por onde passava o Riacho originalmente, quanto nos locais que receberam a implantação do seu leito retificado. As ilustrações a seguir são fundamentais para o entendimento da questão, pois evidenciam claramente a situação da estrutura do tecido urbano da região antes e depois da implantação da Avenida Ipiranga.

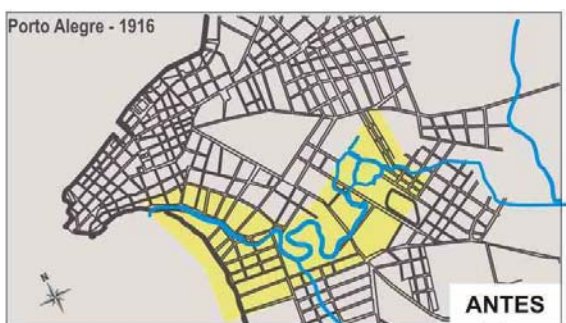


Fig.01- Em azul, o Riacho antes da canalização.

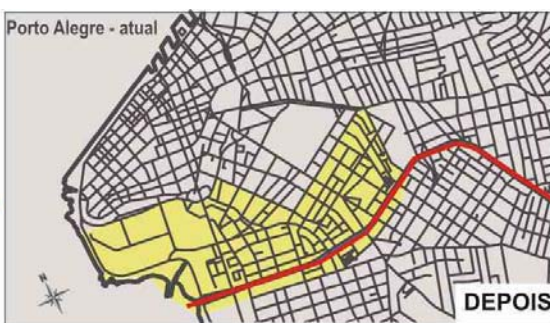


Fig.02 - Em vermelho, a atual Avenida Ipiranga, depois do Riacho canalizado.

Fonte: desenho da autora sobre a cartografia disponível. As partes coloridas em amarelo revelam a área de estudo.

OBJETIVOS

Com base no quadro esboçado anteriormente, esta dissertação tem como objetivo o entendimento do processo de canalização do Riacho, também conhecido como Arroio Dilúvio, para além da questão sanitária, que sempre foi a principal força motriz para a realização desta obra. As influências geradas por paradigmas econômicos, políticos e arquitetônicos que atuaram nesse processo de transformação, combinadas às ações governamentais, propostas e normas urbanísticas que incidiram neste território durante e depois da canalização, são tidas na presente dissertação como peça fundamental. Através desta análise, que será feita sobre uma determinada área da cidade, se busca relacionar as semelhanças e dissonâncias entre tudo o que foi planejado para o local e o efetivamente realizado. Outro objetivo almejado é confirmar a hipótese de que, apesar da enorme importância da canalização do Riacho para a cidade e da quantidade de planos e projetos urbanos a ela supostamente dedicados, sua obra foi realizada sem que de fato fosse levado em conta o tratamento urbanístico dos locais diretamente impactados.¹⁷

¹⁷ Entende-se mais precisamente como locais mais impactados as zonas contíguas à antiga foz e leito, e também as zonas próximas à nova foz da Avenida Ipiranga e suas margens.

Em outras palavras, a hipótese que se quer confirmar é a de que nenhum projeto urbano realizado para esta porção de cidade é fruto de planos específicos de urbanização que tenham tratado a Avenida Ipiranga, a retificação de seu leito e seu entorno como um projeto global. Acredita-se que, tanto a área que abrigava o antigo Riacho, em seu curso natural, quanto a área que recebeu a implantação da nova Avenida Ipiranga, acabaram esquecidas pelo poder público, que no intuito de resolver o problema do Riacho, acabou deixando de lado aspectos fundamentais que dizem respeito a nova estruturação urbana dos lugares afetados.

OBJETO

A partir das hipóteses prévias, testa-se sua validade através de uma área de estudo determinada, que é o objeto da presente dissertação. Para fins desta pesquisa, se entende aqui como área de estudo o território que compreende a Avenida Ipiranga desde a sua foz a partir do Rio Guaíba até as proximidades da Rua Santana, que a cruza perpendicularmente. Trata-se de uma área central da cidade, que reúne parte dos bairros Praia de Belas, Menino Deus, Cidade Baixa e Azenha. A delimitação desta área de análise se justifica devido ao modo peculiar que ali se dava o percurso original realizado pelo Riacho. Conforme se observa nas imagens já apresentadas, seu leito nessa área, que desaguava junto ao Guaíba, corria de modo bastante sinuoso, formando uma série de meandros, em curvas bastante fechadas. Também neste território se dava a união deste com o afluente Cascatinha, nas imediações da Ilhota.

De modo mais específico, a área referida compreende os seguintes limites: a oeste, a orla do Rio Guaíba junto a Praia de Belas, de modo a englobar a foz do Riacho antes e depois da sua canalização¹⁸. A leste,

¹⁸ Perto da sua foz, a história da Avenida Ipiranga se confunde com os inúmeros projetos de urbanização projetados para esse local da cidade, que serão examinados no decorrer do presente estudo.

cruzando perpendicularmente o leito da Avenida, a Rua Santana¹⁹. Ao norte, ficam estabelecidas as Avenidas Loureiro da Silva, Sebastião Leão e José do Patrocínio. O limite sul é marcado contando a partir da primeira quadra paralela a própria Avenida Ipiranga, uma vez que ela já está bastante deslocada nesta direção, em comparação ao leito do Riacho original.

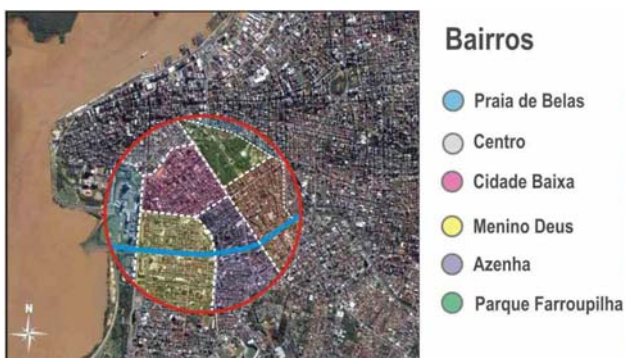


Fig. 03 - Porto Alegre, área geral.



Fig. 04 - Porto Alegre, área de estudo.

Fonte: Imagens de satélite fornecidas através do programa Google Earth. Desenho da autora para delimitação da área de estudo, contida no contorno em vermelho.

Em última análise, a escolha desta área de estudo como objeto de investigação justifica-se devido ao fato de esta porção de cidade ser, sem dúvida, a que mais sofreu com o problema do Riacho, e por isso, a mais atingida pelas implicações da retirada do antigo leito da posição original e sua nova implantação²⁰. Para fins de organização, as transformações do objeto de estudo serão analisadas sob a forma de quatro capítulos, definidos a seguir.

¹⁹ A escolha deste limite ocorre devido ao fato de ser este o ponto final do primeiro trecho de canalização cujas propostas ali se encerravam. Aliado ao fato, soma-se que é ali o ponto onde, pela primeira vez a contar desde a sua foz, o antigo Riacho e o novo, canalizado, voltam a coincidir seus leitos.

²⁰ Vale mencionar que o interesse pelo tema surgiu a partir de uma disciplina ministrada pelo professor, orientador da presente pesquisa, Douglas Vieira de Aguiar, junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura (PROPAR) na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, realizada no primeiro semestre de 2006, denominada “*Estudos da Espacialidade em Arquitetura*”. O tema dos Estudos da Espacialidade vem sendo trabalhado por um grupo de pesquisa ao longo dos anos, que dentre outros trabalhos, gerou os artigos: *Guetos Urbanos: Habitação e Centralidade em Porto Alegre*, publicado na Revista AU (maio 2003), e *Colisões Urbanas: Continuidades e Descontinuidades*, apresentado no 7º Encontro Nacional da Anpur, Porto Alegre 2001, ambos de autoria de Douglas Aguiar. Nesta disciplina, foram abordados quatro estudos de caso relacionando arquitetura e espacialidade, denominados como “*Arquiteturas Fora da Estrada*”, a partir dos quais seria extraído o trabalho final da disciplina. Dentre estes, foi apresentado, através de visita ao local, o caso denominado por AGUIAR como “*filhos do dilúvio*”, visando chamar atenção às relações espaciais entre núcleos habitacionais irregulares e o Riacho canalizado.

METODOLOGIA

Este trabalho se utiliza da História como fio condutor de toda a investigação. O que se buscou foi um método que respondesse às especificidades que o enfoque sobre o estudo do urbanismo e da arquitetura exige. Destaca-se, portanto, uma construção de raciocínio em ordem cronológica, temporal, no intuito de reconstituir todo o processo histórico em ordem seqüencial, de modo a buscar uma série de indícios ou pistas que levem a compreensão do processo da canalização do Riacho. Compartilha-se, nesse sentido, da colocação de Souza²¹, ao citar as palavras de Carlo Ginzburg, que defende que “o historiador deve sempre se portar como um detetive, que vai descobrindo os fatos ocorridos através dos indícios de que dispõe”.

Cabe salientar que a documentação de planos e projetos arquitetônicos é fundamental para a formação deste estudo. Sua utilização como fonte histórica está ligada à multiplicidade de informações neles contida. Nessa investigação, o olhar se direciona tanto aos planos quanto aos projetos urbanos que incidiram sobre o território de abrangência da canalização do Riacho. Tais instrumentos foram concebidos pelo poder público, ao longo de todo o século XX, e possuem extrema importância, independente de sua efetiva implantação na cidade.

A montagem desta dissertação subentende o intercâmbio entre história e arquitetura, em termos temáticos e teórico-metodológicos, através do estabelecimento de pontos de contato entre projetos arquitetônicos, planos urbanísticos e processo histórico. Na mesma linha, afirma Machado²²: “*ambos os campos podem ser pensados como formas de conhecimentos análogos nos quais o produto final difere, mas os elementos e as relações de transformação sobre a realidade definem-se como interpretações que visam a atribuição de sentidos sobre a mesma*”.

²¹ Apud em SOUZA (2004). P-26. GINZBURG, Carlo. *Sinais: Raízes de um paradigma indiciário*, in *Mitos, Emblemas e sinais da Morfologia e História*. São Paulo, Cia das Letras, 1999.

²² MACHADO, Andréa Soler. *A borda do Rio – Poa: arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado*. Tese de doutorado. UFRGS, 2003. P-23.

A metodologia de investigação apóia-se ainda em três proposições, que foram estabelecidas por Aldo Rossi²³ na obra “Arquitetura da Cidade”, que servirá como um marco referencial teórico nesta pesquisa. Estas proposições se referem à composição de partes que estruturam um determinado fato urbano. A primeira diz respeito à continuidade temporal do desenvolvimento urbano, entendendo que a existência de um determinado fato urbano está intimamente ligada às transformações de seu território. A segunda se refere à continuidade espacial da cidade, aceitando como fatos de natureza homogênea todos os elementos ao interior de um território urbanizado, sem defasagens ou rupturas iniciais entre eles. A terceira proposição admite que, no interior da estrutura urbana existem alguns elementos que tem o poder de atrasar ou acelerar o processo de desenvolvimento urbano de um determinado local.

No intuito de atender os objetivos propostos e testar a validade das hipóteses citadas anteriormente, se trilha um caminho que remonta desde o processo de formação da área de estudo até o momento atual. Nesta saga, sempre tendo o Riacho e sua canalização como foco, vão sendo apresentados todos os planos, projetos e ações governamentais que incidiram sobre a área e tiveram impacto na sua transformação. Desse modo, busca-se uma confrontação entre o projetado e o efetivamente realizado, visando a compreensão do enfrentamento da questão pelo poder público, que é o cerne de toda a pesquisa. Em termos metodológicos, para o cumprimento desses objetivos se revela a necessidade de organização da presente dissertação a partir quatro capítulos, que se referem à área de estudo recentemente apresentada. Enquanto o primeiro e o segundo capítulos tratam a área de estudo de forma única, no terceiro e quarto capítulos a área é subdividida em dois estudos de caso, que serão apresentados em seqüência. De modo a esclarecer mais especificamente o conteúdo desta narrativa, apresenta-se a seguir uma organização completa de sua estrutura.

O primeiro capítulo trata de contar a história deste território e suas vivências ao longo do final do século XIX e início do século XX, no intuito de

²³ ROSSI, Aldo. *A Architectura da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.

reunir o maior número de variáveis possíveis que sirvam para elucidar aspectos físicos, locacionais, sócio-culturais, econômicos e políticos desse local antes da canalização do Riacho. Na investigação deste capítulo se busca descrever e verificar, através de ilustrações, tradição literal e base historiográfica, as condições urbanísticas dos espaços fundamentais na formação do território em questão. Para tal serão apresentados a antiga foz do Riacho (representada pela emblemática Ponte de Pedra) e o antigo leito (representado pelas ruas Washington Luiz e João Alfredo). Terão destaque ainda a porção da antiga cidade baixa onde se encontravam, na época, locais como as Emboscadas, o Areal da Baronesa do Gravataí e a Ilhota, além da antiga Praia de Belas.

O segundo capítulo apresenta, em ordem cronológica, todas as propostas para a canalização do Riacho, em Porto Alegre, contidas em planos e projetos urbanos já referidos. Cada proposta é analisada de forma detalhada, destacando em cada uma, além de ilustrações, as várias ideologias, proposições, circunstâncias político-econômicas e paradigmas urbanísticos que influenciaram de alguma forma na idealização destes projetos. Esse capítulo abrange desde 1914, quando foi concebido o Plano Geral de Melhoramentos, até meados de 1943, quando ocorreu uma grande ruptura em relação que vinha sendo executado em termos da canalização do Riacho.

O terceiro capítulo apresenta o primeiro dos dois estudos de caso encontrados na pesquisa. Tal estudo se refere à formação do Bairro Praia de Belas, que abriga atualmente a nova e a antiga foz do Riacho e seu entorno. Em termos cronológicos, a área é estudada a partir de 1945 até os dias atuais. A importância de investigar a área se revela a partir da análise das sucessivas modificações que determinaram a configuração e desenvolvimento desse novo bairro, que produziu um grande impacto sobre o restante da Avenida Ipiranga e arredores. Além da apresentação das várias propostas urbanísticas que se dedicaram à confecção de um novo bairro através da configuração dos aterros junto ao Guaíba, principalmente as ocorridas entre 1950 e 1970, o capítulo apresenta também uma análise sobre ocupação desse novo bairro nos dias atuais. Desse modo, projetos e realizações são confrontados.

O quarto capítulo se refere ao segundo estudo de caso da pesquisa. Este, seguindo os moldes da estrutura do capítulo anterior, busca analisar o impacto da canalização do Riacho e os projetos urbanísticos realizados pós-canalização que impactaram o local conhecido anteriormente como “antiga cidade baixa” ou Vale do Riacho. O local foi profundamente afetado, tanto pelas obras de canalização quanto pelos projetos urbanos que ali surgiram posteriormente. Destaca-se o caso do Projeto Renascença, de 1975, surgido no intuito de valorizar a zona do Vale do Riacho através da implantação de um grande plano de recuperação de áreas contidas entre os bairros Azenha, Menino Deus, Cidade Baixa e Praia de Belas. Após a apresentação das propostas do Projeto Renascença, volta-se ao ano de 2008, onde tal projeto é comparado com a realidade desta porção de cidade.

Finalizada a descrição de todas as propostas urbanísticas que incidiram sobre esses dois segmentos da área de estudo a comparação com a realidade local de cada uma delas, a pesquisa avança para as considerações finais. Em tal momento o tema da canalização é retomado novamente em seu sentido global, no intuito de buscar, através de toda a argumentação construída, e dentro de seus limites, questionamentos sobre a realidade desse local. Nesta última parte, são apresentadas ainda algumas situações gerais que se referem à área na atualidade, não com o intuito de análise como um capítulo específico, mas como um pano de fundo que conduz ao fechamento da dissertação.

Para apresentação das figuras, necessariamente numerosas em um trabalho dessa natureza, optou-se por distribuí-las ao longo do texto de forma pontual, de modo a facilitar o encadeamento da argumentação com a imagem propriamente dita.

Em síntese, tomando o processo da canalização do Arroio Dilúvio e suas implicações, a pesquisa que se inicia pretende mostrar, de um lado, o sonho moderno - a utopia da construção de uma Porto Alegre moderna e higienizada - e de outro, a realidade da cidade contemporânea. Cabe salientar ainda, que esta pesquisa não tem a pretensão de esgotar o assunto da pesquisa, e sim,

apenas despertar o interesse para o tema do Riacho e o entendimento do processo de transformação ocorrido em função de sua canalização.

1º CAPÍTULO

1.0 TERRITÓRIO ORIGINAL ANTES DA CANALIZAÇÃO

*“Um povo ciente de seu passado tem melhores condições de avançar coerentemente para o futuro. Qualquer estudo sobre a cidade, seja ele específico ou no âmbito do planejamento urbano, não escapará de buscar, no passado recente ou mais distante, a avaliação do seu processo de desenvolvimento”.*²⁴

É compartilhando dessa colocação que se busca, ao longo deste capítulo, reconstruir, de forma resumida, um panorama geral da formação de Porto Alegre, buscando o conhecimento da cidade e das condições deste território antes da retificação do Riacho.

1.1 Antecedentes Históricos: formação da cidade e condições geográfica

Fatores geográficos sempre influíram na formação de cidades. Sob este aspecto, tanto a proximidade da água com um determinado território quanto as características de seu relevo foram critérios que sempre vieram a favorecer o crescimento de um povoado. A presença da água sempre foi considerada valiosa, não só pela questão do abastecimento, mas também por servir como forma de escoamento da produção, assim como a existência de um relevo variado sempre foi tida como um aspecto positivo, pela possibilidade de proteção contra invasões externas junto a áreas mais elevadas.

Tal situação se repete no caso da formação de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul. Assim, seguindo um mesmo padrão de ocupação encontrado na grande maioria das cidades de colonização portuguesa, os primeiros habitantes desta cidade, também colonizada por este povo, se estabeleceram no alto do promontório que avança sobre o Rio Guaíba, valendo-se da altura como forma de defesa. A proximidade com os rios, com a sucessão dos ciclos econômicos brasileiros e a conseqüente relação de dependência e ligação entre as cidades, também foi fator determinante, por ter possibilitado a criação de portos, favorecendo, através deles, a entrada e saída de produtos.

²⁴ SOUZA e MULLER. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Célia Ferraz de Souza e Dóris Maria Müller. Ed. Universidade: UFRGS, 1997.

Entretanto, em Porto Alegre, justamente devido a essa combinação que soma a presença do Rio Guaíba, do Riacho e dos arroios às características do seu relevo inconstante, é que o problema das inundações impôs-se na cidade. Para um melhor entendimento dessa afirmação, cabe elucidar aqui alguns aspectos físicos e geográficos da capital gaúcha.



Fig. 05- Mapa de localização de Porto Alegre no Brasil e no Rio Grande do Sul. Fonte: wikipédia.

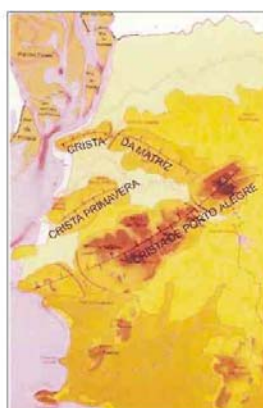


Fig. 06- Mapa geomórfico de Porto Alegre. Fonte: Atlas Ambiental de Porto Alegre, 1998.



Fig. 07- Foto do satélite da cidade de Porto Alegre, com destaque para a Avenida Ipiranga, em azul. Fonte: Google Earth, 2008.

Em termos geográficos, Porto Alegre se localiza na região sul do Brasil, mais precisamente entre as regiões costeira e continental do Estado do Rio Grande do Sul. A cidade situa-se ao norte da Lagoa dos Patos e a leste do Rio Guaíba, onde desembocam cinco rios: Jacuí, Taquari, Sinos, Caí e Gravataí. No que diz respeito ao seu relevo, alternam-se áreas baixas e elevações, das quais se destacam a Crista de Porto Alegre, a Crista da Matriz e a Crista da Primavera. A principal elevação constitui a Crista de Porto Alegre, por situar-se na região central da atual malha urbana da cidade. A mesma alinha-se na direção nordeste com vinte e dois quilômetros de comprimento, e contém o ponto mais alto da área, com trezentos e onze metros, junto ao Morro Santana²⁵. A Crista de Porto Alegre divide o município em três regiões: a da planície do norte, a das terras altas da região central, e a das terras baixas, com morros isolados no sul. Incluída nas terras altas da região central está a Crista da Matriz, com direção leste-oeste, com início na ponta de Gasômetro e conversão para a Crista Porto Alegre no Morro Petrópolis. Já a Crista Primavera fica paralela a Crista Porto Alegre, com início no Morro Santa Tereza,

²⁵ Informações resumidas do *Atlas Ambiental de Porto Alegre*. Coordenado por Rualdo Menegat. Editora Universidade. Porto Alegre, 2006.

prolongando-se até o Morro Santo Antônio, onde desaparece junto ao Vale do Arroio Dilúvio, conhecido também como Vale do Riacho²⁶.

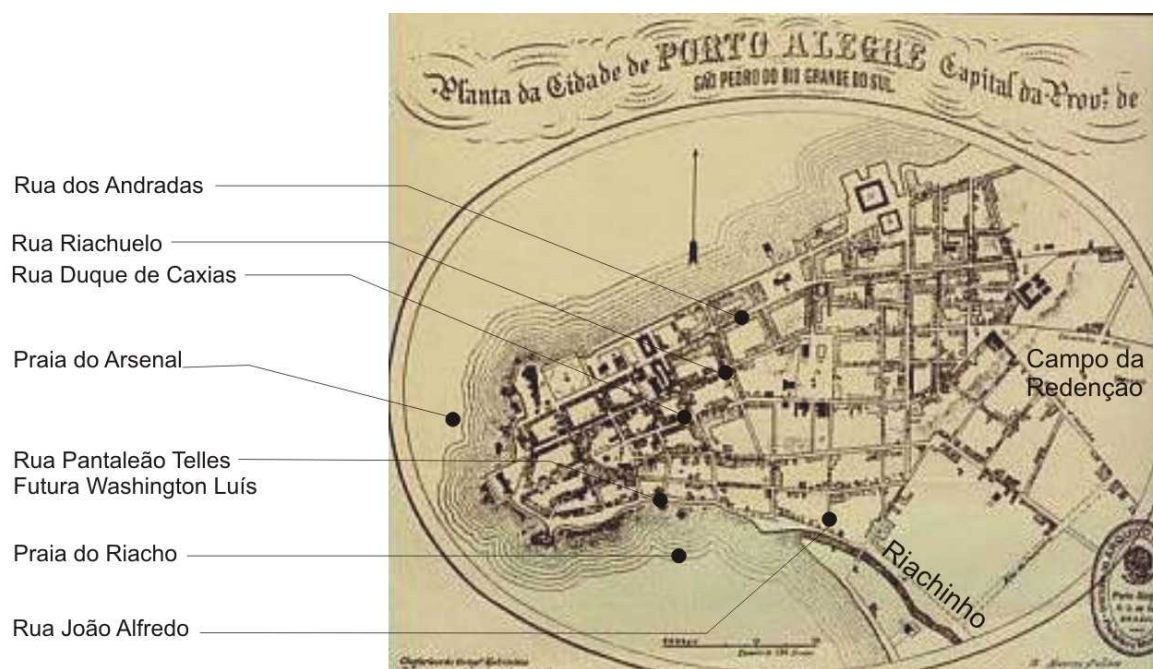


Fig. 08 - Recorte do Mapa de Porto Alegre 1881. Fonte: Acervo do IHGRGS - CD - Cartografia Virtual Histórico-urbana de Porto Alegre, 2006.

A ocupação da cidade começou a ocorrer entre meados de 1680 a 1772.²⁷ Segundo Spalding²⁸, pelas razões já mencionadas, a maioria dos casais açorianos, ao se estabelecer na cidade, construiu suas casas às margens do Rio Guaíba e vizinhos à foz e ao leito do Riacho, formando as atuais Ruas dos Andradas, Washington Luís e Duque de Caxias (núcleo central). Em seguida, começaram a ser ocupados os locais ao longo da estrada da Azenha até a ponte de madeira, construída por Chico da Azenha. Nessa zona ficava a maioria das chácaras, de um e de outro lado do atual Parque Farroupilha, conhecido na época como Campo da Redenção. Outras se estabeleceram ao longo do

²⁶ Estas cristas, durante muito tempo, causaram dificuldades de transporte na cidade, principalmente no sentido norte-sul.

²⁷ Neste período, o Rio Grande do Sul é incorporado à Colônia do Brasil, a partir do caminho para a Colônia do Sacramento, onde começaram a surgir alguns povoados. É a fase em que chegaram os açorianos no Porto de Viamão, provocando a mudança do seu nome para Porto dos Casais. Com seu deslocamento para o Vale do Jacuí, passaram a criar condições de desenvolvimento na região. Informação resumida de SOUZA e MULLER (1997). Idem.

²⁸ SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Livraria Sulina Editora, 1967, p.34.

Guaíba, na Praia de Belas, desde a foz do arroio Dilúvio (Porto do Dorneles) até, mais ou menos a atual Rua José de Alencar.²⁹

Segundo Pesavento³⁰, na época de fundação da cidade, Porto Alegre se via atravessada por muitas outras ruas que concentravam as casas também na ponta da península, na então chamada Praia do Arsenal. Conforme a autora,

“Tais ruas eram cruzadas por becos e com habitações muito modestas, caracterizando um espaço anárquico, em terrenos acidentados, com construções precárias, e atravessados, por vezes, por pontes e pinguelas, uma vez que eram cortadas por arroios. Nesse entrecruzamento se combinavam os espaços públicos como os Largos da Quitanda, dos Ferreiros, do Pelourinho e do Arsenal. Nesse último, em 1774, fora erguido o arsenal de guerra, que dá o tom da preocupação estratégico-militar do poder público. A vida comercial e portuária se concentrava na baixada da praia, fronteira às ilhas, e na cidade alta, sobre a colina, articulou-se o centro cívico. A cidade alta agregava a Praça da Matriz, ao que se acrescentou o Palácio do Governo (1784) e a Casa da Junta (1790).”

O ano de 1778 marca a organização do espaço urbano de Porto Alegre devido à construção de muralhas para proteção da cidade. Elas orientaram o sentido do crescimento da vila, demarcando os limites entre o urbano e o rural. Segundo Monteiro³¹, *“dentro das fortificações estava a vila, composta de uma pequena concentração de casas, a sede do governo, a Matriz, o Conselho Municipal, o Arsenal e o Porto. Fora, existiam, como outros pólos de desenvolvimento da povoação, as chácaras de produção agrícola”*. Em um primeiro momento, as ruas eram bastante precárias, cortadas por córregos,

²⁹ Em 1752, em decorrência do Tratado de Madrid e do Projeto da Coroa portuguesa de assentar colonos nos territórios das Missões, se inicia o processo de povoamento do Porto de Dorneles. Sessenta casais que vinham da Vila e Rio Grande e rumavam para as Missões foram obrigados a aguardar transporte às margens do Guaíba em virtude das guerras guaraníticas. Os casais, à medida que as lutas foram se estendendo, tiveram que se arrancar e plantar suas hortas na foz do riacho Dilúvio, então conhecida como Porto do Dorneles. Abandonados pela Coroa, foi necessário que, por conta própria, provessessem sua subsistência. O lugar fica então conhecido como Porto de São Francisco dos Casais, devido à construção de uma pequena capela devotada ao santo popular nos Açores, que mais tarde se chamaria Madre de Deus de Porto Alegre e, posteriormente, Porto Alegre. Informações resumidas de MONTEIRO, Charles, *Porto Alegre: urbanização e modernidade – a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUC-RS, 1995.

³⁰ PESAVENTO, Sandra Jathay, *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Editora Ufrgs, 2002, p.249.

³¹ MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre e suas escritas: histórias e memórias da cidade* / Charles Monteiro. – Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

pedreiras e vegetação. Segundo o autor elas eram “*verdadeiras picadas*”, que só receberam o primeiro calçamento irregular por volta de 1840³².

O período em que a cidade foi cercada pelas muralhas não só antecedeu, mas também coincidiu com os dez longos anos que marcaram a história com a Revolução Farroupilha. Com o fim da mesma, em 1845, as muralhas foram demolidas e a cidade, que havia se concentrado na extremidade da colina, começou a se expandir no sentido das estradas e caminhos do povoamento. Assim tiveram origem os arraiais, que começaram a surgir em maior número a partir do final do século XIX e início do século XX³³.

A história da formação dos arraiais, principalmente da antiga cidade baixa³⁴, se confunde a formação do território onde se localizam hoje parte dos bairros da Azenha, Cidade Baixa, Menino Deus e Santana, que são coincidentes, por sua vez, com a área de estudo desta pesquisa, conforme já destacado anteriormente. Segundo Macedo³⁵, até 1890 existiam apenas quatro arraiais: o do Menino Deus (que deu origem ao bairro de mesmo nome), o de São Miguel (atual bairro Santana), o de São Manoel (atual bairro Moinhos de Vento) e o Navegantes (que também dá nome ao bairro atual). Sobre os arraiais no final do século XIX, o autor comenta:

“Eram nucleações diminutas, desligadas umas das outras e apenas relacionadas com a cidade, atual centro urbano, através de estradas que no máximo poderiam ter

³² Segundo SOUZA e MÜLLER (1997), o período de 1772 a 1820 se caracterizou pelo crescimento da produção de trigo pelos açorianos na região do Jacuí e arredores. Este era escoado por Porto Alegre para ser exportado para outras regiões, criando condições de desenvolvimento portuário e conseqüentemente de desenvolvimento urbano. Idem, p.11.

³³ Apesar das dificuldades na economia rio-grandense devido ao declínio do trigo e das guerras na primeira metade do século XIX, de meados deste século em diante, a pecuária se refaz e seus produtos derivados assumem grande importância. Porém, mais importante nesse período segundo as autoras foi a imigração de alemães e italianos para o Rio Grande do Sul. A chegada dos alemães ocorreu entre os anos de 1824 e 1825 e posteriormente, em 1875, vieram os italianos. Assim, até 1890 estaria composto um mercado suficientemente amplo que permitiu a transformação dos métodos de produção artesanal existente em uma produção industrial propriamente dita, assim como a fundação de novas empresas industriais para o atendimento do mercado regional. Resumido de SOUZA e MÜLLER (1997). Op.cit.

³⁴ Em oposição à cidade alta, local central onde habitavam os elementos de maior representação social da cidade como comerciantes, altos funcionários e militares, situava-se a cidade baixa. Segundo Pesavento “*essa área continha em seu nome não só a questão topográfica original – terras baixas, que davam para a praia do riacho – mas também a representação valorativa daqueles que a habitavam: a gente de menor importância, que não tinha posses para morar na cidade alta*”. PESAVENTO (2002). Ibidem.

³⁵ MACEDO (1973), Riopardense de. *Porto Alegre: História e vida da cidade*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1973. P. 225 e 226.

*cinco quilômetros. As condições de transporte da época – tração animal - não permitiam a formação destas nucleações a maior distância. Era uma fixação pelo índice de conforto da época, isto é, pela distância-tempo suportável”.*³⁶

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade recebe uma série de melhoramentos significativos.³⁷ Os arraiais cresciam de importância e recebiam nome como o do Menino Deus e da Cidade Baixa. Os hipódromos, neles localizados, também atraíam muitos freqüentadores, a título de recreação. Assim, o desenvolvimento dos arraiais, e da população de Porto Alegre, exigia a tomada das primeiras iniciativas para a instalação de transportes coletivos.³⁸ As ilustrações a seguir destacam a localização dos arraiais e a ocupação da cidade entre o final do século XIX e início do século XX. Sobre os arraiais, cabe destacar ainda que, da sua evolução, e das ligações de caminhos entre os mesmos, é que surgiram os bairros de Porto Alegre, hoje totalmente incorporados à malha urbana.

³⁶ Esta distância tempo a que o autor se refere só foi modificada no início do século XX, pela introdução da tração elétrica, em 1908 e do motor à explosão, na década de 20. Foi então que surgiram outros arraiais mais distantes no espaço, como Glória e Teresópolis, enquanto os mais antigos cresciam rapidamente, surgindo entre eles novas unidades de comércio, novas escolas e centros recreativos. Assim, do lado do arraial de São Miguel (Santana) consolida-se a Azenha, ligando-se ao Menino Deus; do outro lado, ameaçando estabelecer a ligação com o arraial de São Manoel (Moinhos de Vento), surge o Bom Fim. MACEDO (1973) Ibidem.

³⁷ Constrói-se o Teatro São Pedro (1858), funda-se a Hidráulica Porto-Alegrense (1865) e os largos e praças passam por um processo de urbanização, principalmente o da Alfândega e do Arsenal. Em 1870 o antigo Largo do Paraíso passa por uma significativa transformação, dando lugar a um novo Mercado Público. Muito importante também nesse período foi a implantação da primeira linha férrea ligando Porto Alegre a São Leopoldo (1874) e Novo Hamburgo (1876). Também foi implantada uma série de serviços públicos que reorganizaram e modernizaram o espaço central de Porto Alegre, entre os quais se destacaram a Construção do Gasômetro (1874), a regularização da coleta de lixo por lei municipal (1876), o início do saneamento (1878) e a implantação dos serviços telefônicos (1886). Em 1871 a cidade recebeu a iluminação a gás, que era fornecido por tubulação proveniente da usina do gasômetro, situada na Rua Pantaleão Teles (atual Washington Luís). Resumido de MONTEIRO (1995), Idem.

³⁸ Em 1874 a primeira linha de bondes de tração animal entrara em funcionamento permanente através da Cia. Carris de Ferros Porto-alegrenses com duas linhas para o Menino Deus: uma saindo do Mercado e passando pela Rua da Margem (atual João Alfredo) e outra saindo da Praça da Matriz até os campos do Bom Fim. Até 1899 seriam acrescentadas mais sete ligando o centro aos arraiais: Partenon (1880), Independência (1893), Floresta (1893), São João (1896), Arraial de São Pedro (1896), Glória (1897) e Teresópolis (1899). Resumido de MONTEIRO (1995). Idem.



Fig. 09 - Recanto do Riacho próximo à antiga Ponte de Pedra. Século XIX. Fonte: acervo da Família Prati.



Fig. 10 - Mapa de Porto Alegre no final do século XIX e início do século XX. Destaque para os arraiais em vermelho e para o Riacho em azul. Fonte: SOUZA e MULLER, 1997.

1.2 Panorama geral da cidade: final do século XIX e início do século XX

Segundo Monteiro³⁹, “as cidades brasileiras, a partir da consolidação da ordem republicana, passaram por um processo de organização espacial e social, baseado em novos paradigmas de higienização e embelezamento, relacionados à importação cultural de referenciais europeus”. O autor destaca como exemplo evidente deste processo a “regeneração” do Rio de Janeiro empreendida na administração de Pereira Passos (1902-1905) e também as modificações ocorridas em São Paulo devido a um processo de urbanização acelerado na virada do século XIX para o século XX.

As alterações de ordem social são decorrentes da abolição da escravidão, da instalação da ordem republicana⁴⁰, do crescimento das camadas médias urbanas e da imigração maciça de trabalhadores livres, que deveriam atender a demanda na agricultura e na indústria nascentes. Cabia aos governantes a missão de sanear, ordenar, embelezar e urbanizar esta cidade, que tivera um

³⁹ MONTEIRO (1995). Ibidem.

⁴⁰ A República foi proclamada em 15 de novembro de 1889. Segundo Spalding, “à meia noite do dia 15 surgia a uma das sacadas do velho prédio governamental, o Visconde de Pelotas, declarando que assumia o governo do Rio Grande do Sul, em nome do governo provisório instalado no Rio de Janeiro, concluindo sua breve proclamação com vibrantes vivas à República, por todos respondidos com grande entusiasmo. Estava assim, ordeiramente, proclamada a República do Rio Grande do Sul”. SPALDING (1967), Walter. *Pequena História de Porto Alegre*, p.154.

crescimento expressivo a partir do final do século XIX, tendo passado de 52.421 habitantes em 1890 para 73.647 em 1900.⁴¹

A Porto Alegre das primeiras décadas do século XX já continha em si os problemas das grandes cidades da época. Sofria, por exemplo, com o trânsito de pedestres, carroças, carros e bondes em sua área central, com os cuidados do asseio público, com a coleta de lixo e de materiais fecais⁴². Urgia, pois, a necessidade de implantação do sistema de esgotos, iluminação pública e abastecimento de água. Para suprir tais demandas, o relatório do primeiro Intendente de Porto Alegre Alfredo Augusto de Azevedo⁴³ apresentou um plano de um conjunto de ações no campo do saneamento e da estética, de modo a priorizar a área central da cidade. O primeiro ato do Intendente foi dotar a cidade de sua Lei Orgânica do Município. Cabia à Intendência a organização do sistema viário, da assistência pública, de regular e inspecionar a educação e os serviços de higiene, etc.⁴⁴. Destacaram-se também, nessa época, a criação da Guarda Municipal⁴⁵ e divisão da cidade em distritos que compunham a área urbana. Segundo o Ato nº. 12 de 13.12.1892⁴⁶ foram estabelecidos limites urbanos definidos pela Intendência Municipal. Tal ato dividiu a cidade em quatro distritos. O 1º Distrito abrigava o núcleo cívico e administrativo e a zona comercial, além de ser a área onde se erguiam sobrados e casarões. Este local era entendido como o centro, por ser a região mais populosa da cidade.⁴⁷

⁴¹ Cf. SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

⁴² PESAVENTO, Sandra Jathay (1991). *Memória Porto Alegre: Espaço e Vivências*. P.43.

⁴³ O intendente Azevedo permaneceu no governo de 12 de outubro de 1892 a 3 de janeiro de 1896.

⁴⁴ PESAVENTO (2002). *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. P.264.

⁴⁵ A Guarda Municipal ficou conhecida na cidade pelo apelido popular de “ratos brancos” devido a sua indumentária branca (que refletia a idéia de higiene atrelada também aos valores morais) e o aparecimento repentino, como se saíssem de “tocas” invisíveis no meio das ruas e calçadas para estabelecer a ordem. O intendente Alfredo Augusto de Azevedo deu-lhe uma estrutura policial bastante rígida, o que fez com que sobrevivesse do mesmo modo por longos anos, até 1927, quando a mesma foi integrada na Polícia Estadual. Informações extraídas de SPALDING (1967). *Pequena História de Porto Alegre*. P.159.

⁴⁶ PESAVENTO (2002). *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. P.264.

⁴⁷ Resumido de MONTEIRO (1995). *Porto Alegre: urbanização e modernidade: A construção social do espaço urbano* / Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.



Fig. 11 - Mapa de 1916. Fonte: SOUZA, Célia Ferraz. O Sentido das Palavras nas Ruas da Cidade - Entre a Prática das Palavras e o Poder do Estado (ou público). In: As Palavras da Cidade. Organizadora: Maria Stella Bresciani. Ed. Da Universidade, 2001. P-155.

Segundo Pesavento⁴⁸, em meio a esta área central inseriam-se, já nesta época, alguns “lugares de enclave”. Estes locais, definidos pela autora como locais da “discriminação”, revelavam o crescimento anárquico do centro urbano. Os mesmos, *“designavam as ruas e as habitações dos pobres, e, particularmente, negros, que ocupavam as zonas nobres do centro da cidade numa co-existência indesejável com as ruas da elite.”* A autora justifica tais afirmações através da seguinte colocação:

*“Perante os artigos da imprensa ou os documentos oficiais da municipalidade, a existência dos “becos” no centro da cidade, numa situação de enclave, era denunciada como constrangedora. O seu visual não só acanhado, mas vicioso e imoral, obrigava os moradores da cidade alta a estabelecerem verdadeiras estratégias de percurso para evitarem passar em tais lugares, verdadeiros “antros”, “covis” que ofendiam a moral, a estética e as normas de higiene e dos preceitos modernos de urbanização.”*⁴⁹

Os becos eram vistos, segundo a autora⁵⁰, como *“espaços malditos da urbe”*, pois ainda não haviam sido contemplados por melhoramentos urbanos

⁴⁸ PESAVENTO (1999). *Lugares Malditos: a cidade do “outro” no Sul brasileiro (Porto Alegre, passagem do século XIX ao século XX)*. Revista brasileira de História vol.19 n.37. São Paulo, 1999.

⁴⁹ PESAVENTO (1999). Idem. P4.

⁵⁰ PESAVENTO (1999). Ibidem.

pelos quais se empenhava a municipalidade. Estes locais eram verdadeiras “pedras nos sapatos” para esta nova administração. Sua qualificação colocava no oposto das intenções dos políticos e técnicos, que objetivavam tornar o 1º Distrito o “cartão de visitas” da cidade. Deste modo, a cidade alta e seu entorno, que se iniciava a partir da Rua Duque de Caxias, foi a área em que se concentraram a maioria das ações da municipalidade, onde estes “espaços malditos” estavam condenados.

Naqueles anos iniciais da República, o governo recém instalado queria imprimir suas marcas. Além de legitimar uma ação substituindo os nomes das ruas existentes por novos nomes de figuras políticas de expressão republicana⁵¹, o mesmo governo criou, em 13 de março de 1893, através do Ato nº. 22, um Código de Posturas Municipais, que dispunha sobre as construções. Tal código foi criado no intuito de padronizar e regulamentar as novas construções através uma série de regras, dentre as quais se destacavam: o alinhamento das casas, alturas mínimas dos pés-direitos interiores, quartos com obrigatoriedade de arejamento e áreas mínimas, fixação da espessura das paredes, regras para a construção de sacadas e balcões, proibição de construções em madeira no alinhamento das ruas ou contíguas a outros prédios, entre outras.⁵²

Conforme relata Pesavento⁵³, “*em consonância de varrer os pobres do centro da cidade, o Intendente Azevedo procurou estimular, através do governo municipal, novas construções no centro da cidade, para promover a ocupação do solo urbano, e aumentar os impostos sobre os terrenos baldios desta área, procurando, de qualquer maneira, fazer do centro um local belo, ordenado e higiênico, que refletisse a imagem do progresso*”. A partir de tais intervenções e melhoramentos no centro da cidade, foram crescendo os “lugares da exclusão”,

⁵¹ A Rua da Olaria transformou-se em Rua General Lima e Silva, o Campo da Redenção tornou-se Parque Farroupilha, a Rua da Margem em Rua General João Alfredo, etc.

⁵² Este código dispunha regras ainda mais rígidas no que dizia respeito às habitações coletivas, nas quais se incluíam os cortiços, que já eram 141 edificações na cidade, conforme registrava o Anuário do Estado, de 1893. Os cortiços, habitações sociais informais, estavam condenados, pois estavam, obviamente, fora dos novos padrões impostos. Novas construções deste tipo podiam ser derrubadas pelas autoridades. Para fiscalizá-las, a Intendência criou, em 11 de abril de 1894, pelo Ato nº. 33, o cargo de fiscal de higiene. Informação extraída de PESAVENTO (2002). *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. P.266 - 267.

⁵³ PESAVENTO (2002) Idem.

circundando a área central da cidade e dela se afastando, nas regiões onde progressivamente passou a se refugiar a pobreza, o que ocorria na medida em que as intervenções urbanas da intendência tiveram início.

Em decorrência disso, ex-moradores do centro de classes mais pobres, além de negros libertos e novos moradores que saíam das áreas rurais em busca de melhores condições, foram se estabelecendo em uma área relativamente próxima ao centro da cidade, porém em uma região bem mais baixa em comparação à área central, junto ao 2º Distrito. Assim, enquanto a elite porto-alegrense ia tratando de ocupar a região alta da cidade, para onde eram canalizados os investimentos do governo, esta população ia se estabelecendo onde se localizam os atuais bairros Cidade Baixa, Azenha, Menino Deus e Praia de Belas⁵⁴, que são os bairros que se sobrepõe à área de estudo desta pesquisa, onde a presença do Riachinho e dos arroios Azenha, Dilúvio e Cascata era bastante significativa.

Em síntese, é, sobretudo, devido às reformas de valorização do centro da cidade, a partir do final do século XIX e início do século XX, que se inicia a história da evolução urbana do ambiente natural atingido pela canalização do Riacho. A reconstrução dessa área como se encontrava originalmente é de extrema importância para a compreensão de todo o desencadeamento do seu processo de transformação. Na época se atribuíam a essa área os mais negativos valores, cujo estigma iria muito além do problema das inundações, como será visto a seguir.

1.3 O antigo Riacho e seu percurso natural: a foz, a praia e o leito

Apresentado o panorama geral da cidade e suas primeiras ocupações, cabe agora uma descrição mais precisa acerca da antiga posição do Riacho e seus arroios. O Riacho, que, como já foi observado, confunde-se também com os arroios Azenha, Dilúvio e Cascata, nos tempos de sua existência, não passava de um pequeno arroio, com cerca de vinte quilômetros de curso. Seu

⁵⁴ PESAVENTO (1999) Idem.

nascedouro era onde hoje se localiza o parque Sant Hilaire, em Viamão. Suas águas entravam em Porto Alegre por entre os bairros do Partenon, Santana e Azenha, percorriam a Cidade Baixa, e lançavam-se no Guaíba nas proximidades do centro da cidade.



Fig. 12 - Recorte do Mapa de Porto Alegre 1888. Desenho da autora sobre original, destacado as primeiras ocupações da cidade, a localização do Riachinho, dos Arroios e também de outros pontos importantes a que o texto se refere. Fonte: Acervo do IHGRGS - CD - Cartografia Virtual Histórico-urbana de Porto Alegre, 2006.

Em outras palavras, o Riacho, antes de ser canalizado, corria mais ou menos paralelamente à Estrada do Mato Grosso (atual Avenida Bento Gonçalves). Nesse trecho recebia o nome de Arroio Dilúvio, e continuava com o nome de Arroio da Azenha até a Ilhota, onde havia a confluência do Arroio Cascata com o Arroio Dilúvio. Dali seguia seu leito, com o nome de Riacho ou Riachinho e, de forma sinuosa, na altura da Avenida João Pessoa, desviava-se para a direita percorrendo um trajeto de 2.900 metros, em direção ao Rio Guaíba. Nesse desvio, corria junto a chamada Rua da Margem⁵⁵, atual João

⁵⁵ Segundo FRANCO (2006), em decorrência da Revolução Farroupilha o desenvolvimento desta rua ficou embaraçado, porque impedia o entrincheiramento que fechava a cidade, aproximadamente à altura da Rua República. Conta o autor que, anos mais tarde, em 1888, em homenagem à recente abolição da escravatura, alcançada sob o ministério do Conselheiro João Alfredo Corrêa de Oliveira, a Câmara Municipal mudou o nome da Rua da Margem para Rua do Senador João Alfredo, que depois foi simplificado para o atual.

Alfredo. Franco⁵⁶ revela que esta era uma rua, desde sua formação, “socialmente pobre, e marcada pela má implantação de suas casas pelo lado par, que eram construídas bem à margem do riacho, praticamente sem quintal”. Populosa e festeira, esta rua se salientava pelo brilho de seu carnaval de rua, sobretudo na primeira metade do século XX.

Seguindo através da Rua João Alfredo, em direção a foz, se localizava a primeira ponte sobre o Riacho⁵⁷. Esta ponte, que posteriormente foi substituída por uma outra, de pedra, em 1825 era feita em madeira, e ligava a cidade com a margem esquerda do rio em direção ao Caminho de Belas. Segundo Franco⁵⁸, “repetidos danos e reconstruções desta ponte, ao longo dos anos, culminaram com a construção de uma ponte de pedra, entre 1846 e 1848”. A ponte cumpriu sua função por quase 100 anos, sendo desativada em meados da década de 40, ao ter se tornado inútil devido à canalização do Riacho⁵⁹.



Fig. 13- Imagem da Praia do Riacho no final do século XIX. Ao fundo, a Rua Washington Luís, conhecida como Rua da Praia do Riacho. Fonte: PESAVENTO (1992). Op. Cit.



Fig. 14- Imagem da Ponte de Pedra sobre o Riacho no final do século XIX. Fonte: PESAVENTO (1992). Op. Cit.

Após passar a ponte, o leito Riacho seguia até a Rua da antiga Praia do Riacho, que como já dito, refere-se à atual Washington Luís. Apesar da beleza do local e da sua localização em relação ao centro, desde a formação da cidade os moradores da Praia do Riacho nunca conseguiram desfrutar todo o seu potencial: além das tropas de gado que freqüentemente passavam à frente de

⁵⁶ FRANCO (2006). Idem.

⁵⁷ Para relembrar a localização exata do percurso do Riachinho, cabe voltar à figura já apresentada na presente pesquisa, referente ao mapa de 1888.

⁵⁸ FRANCO (2006). Idem.

⁵⁹ Atualmente, a Ponte de Pedra é considerada como um ponto turístico da cidade. Por ter perdido sua função após a canalização do Riacho, a mesma ganhou da municipalidade um projeto especial, de autoria da arquiteta Enilda Ribeiro. Este projeto será mostrado durante o 3º capítulo.

suas casas (para chegar até um matadouro localizado nas proximidades), a praia, ao invés de ser utilizada pela população para atividades de lazer, ao contrário, era sacrificada pelos despejos de lixo e esgoto da cidade.

No lado sul da Washington Luís, conhecida antigamente por Rua Pantaleão Telles, as tentativas de privatização eram muito freqüentes, de modo os governantes acabaram por doar, pouco depois de 1863, um terreno junto à praia para a companhia que instalou o Gasômetro da cidade. Em frente ao Gasômetro, foi-se estabelecendo uma zona de classe média, onde saraus e pequenas reuniões eram freqüentes. No restante da praia, chamada ali de Praia de Riacho, seu litoral era utilizado por lavadeiras, depósito de lenhas e serrarias⁶⁰, como mostram as ilustrações.



Fig. 15- Legenda Original: na foto de Lunara vê-se, ao fundo, a ponte sobre o Riacho que costeava a Rua da Margem, atual João Alfredo. Década de 10. Fonte: PESAVENTO (1992). Op. Cit.



Fig. 16- Imagem de lavadeiras à beira do Riacho, no final do século XIX. Fonte: PESAVENTO (1992). Op. Cit.

Essa situação revela que, desde a formação de Porto Alegre, a relação dos habitantes com o Rio Guaíba e suas praias era bastante distante, e tanto a presença do Guaíba quanto a do Riacho era muito pouco valorizada, ao contrário do ocorrido na maioria das cidades no Brasil e no mundo. O entendimento desse fato é fundamental para a compreensão do processo de urbanização da área da antiga cidade baixa, assim como da vizinha Praia de Belas, pelos motivos que virão sendo esclarecidos no decorrer da presente pesquisa.

1.4 A antiga cidade baixa e lugares da exclusão: Emboscadas, Arraial da

⁶⁰ Resumido de FRANCO (2006). Idem.

Baronesa e Ilhota

A antiga cidade baixa, como o nome indicava, desde o princípio de sua ocupação, não somente assinalava a natureza do terreno como também o nível sócio-econômico mais modesto de seus moradores. A então conhecida cidade baixa, que somente em 1959 ganhou limitações oficiais que a caracterizaram como bairro da cidade, tinha limites bem mais ampliados do que o estabelecido pela Lei Municipal de 7/12/1959, válido até a atualidade. O local, que ficou conhecido como tal desde meados do século XVIII, era definido como toda a região situada ao sul da colina da Rua Duque de Caxias. Franco⁶¹, com sua descrição, ajuda a esclarecer como se desenvolveu a “antiga cidade baixa”:

“Sendo constituída, a princípio apenas pela Rua do Arvoredo, que nascera ainda no século XVIII, nos tempos de vila, ampliou-se progressivamente à medida que o povoamento se estendia para a chamada Praia do Riacho (hoje Washington Luís), para a Varzinha (hoje Demétrio Ribeiro) aberta a meio caminho entre a Rua do Arvoredo (atual Fernando Machado) e a Praia do Riacho, para a Rua da Figueira (atual Cel. Genuíno), para a Rua da Olaria (atual Cel. Lima e Silva) e sua travessa, que é a Sarmento Leite. Em 1845, começariam a abrir-se as atuais ruas da República e Venâncio Aires, e se deu prosseguimento à incipiente Rua da Margem (João Alfredo), que coleava ao longo do Riachinho; pelo outro lado, alinhava-se e urbanizava-se o Caminho da Azenha, que viria a converter-se na Avenida João Pessoa ”.

Ainda em 1856, época dos arraiais vista anteriormente, a Câmara Municipal havia encaminhado ao presidente da Província um projeto de arruamento de vasta área da cidade baixa. Porém, segundo Franco⁶², “*nem tudo se fez às pressas, e parte dessa área permaneceu erma e perigosa por vários anos*”. Segundo Pesavento⁶³, esta região toda teve um desenvolvimento vagaroso, e, no século XIX, enquanto se abriam algumas ruas, parte deste território ainda era constituída de mata densa, conhecida pelo nome de “Emboscadas”. Refere a autora que “*a espessa vegetação servia de abrigo e refúgio para os escravos fugidos, sendo, portanto, espaço de contravenção, de cujos moradores se podia esperar toda a sorte de ataques*”.

Conforme relata Franco⁶⁴, o território que ficou conhecido no passado como “Emboscadas” foi o primeiro a ser urbanizado, a partir de uma série de

⁶¹ FRANCO (2006) Idem.

⁶² FRANCO (2006) Idem.

⁶³ PESAVENTO (1999) Idem.

⁶⁴ FRANCO (2006). Idem.

intervenções realizadas, dentre as quais se destaca a implantação das linhas de bonde de tração animal pelo Menino Deus, João Pessoa, Venâncio Aires e João Alfredo. Logo em seguida, o loteamento do chamado Potreiro da Várzea, em 1877, na atual Avenida Venâncio Aires, entre a Praça Garibaldi e a Avenida João Pessoa, bem como a simultânea construção da Escola Militar, deram forma ao limite sul da Cidade Baixa. Ainda segundo o autor, na década de 1880 foram oficialmente abertas as Ruas Lopo Gonçalves, Luís Afonso e Venezianos. Na medida em que os melhoramentos urbanos foram sendo executados, até o final do século XIX as “Emboscadas” já haviam sido substituídas por arruamentos.

A seguir, a reconstrução do mapa da cidade, de 1906, esclarece como foi sendo formado o território da antiga cidade baixa, auxiliando o entendimento acerca da localização de cada área que foi e virá a ser referida no presente texto.

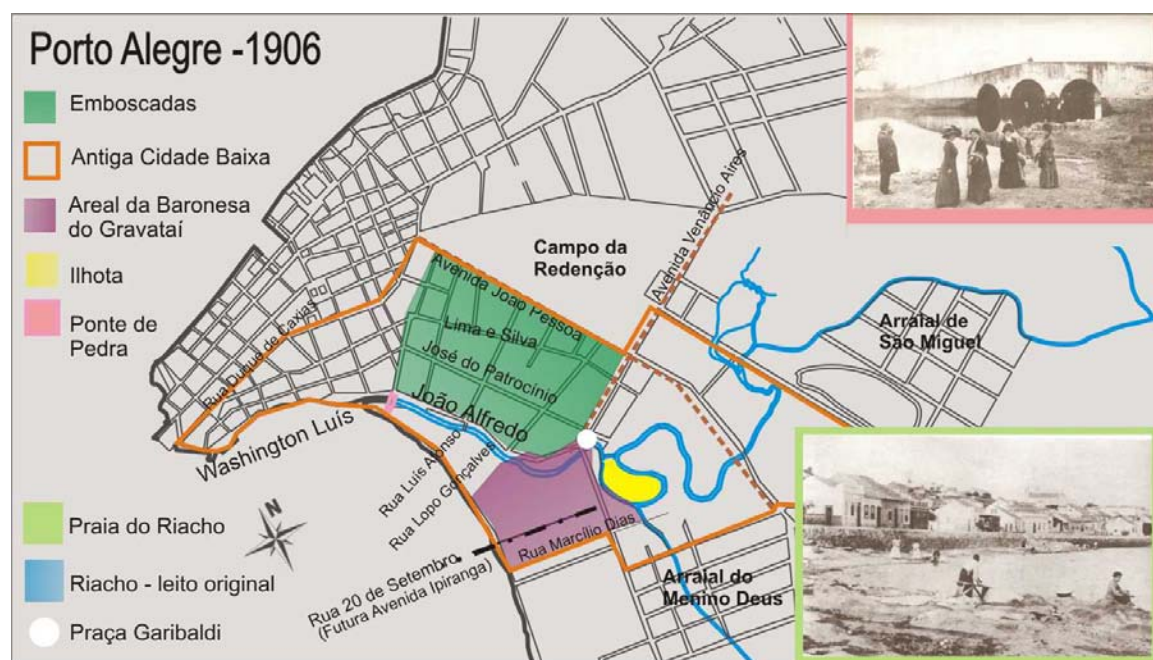


Fig. 17- Reconstituição da antiga cidade baixa no início do século XX. Fonte: desenho da autora sobre base cartográfica existente.

Vizinho às “emboscadas”, um espaço ainda mais característico da estigmatização urbana foi aquele designado por “Areal da Baronesa”, que se localizava entre as margens do Guaíba e do Riacho. Segundo Pesavento⁶⁵ “o termo designava a antiga chácara da Baronesa do Gravataí, vasta área próxima ao território citado como Emboscadas”. Esta também fazia parte da cidade baixa

⁶⁵ PESAVENTO (1999) Idem.

do século XIX, e hoje segue incorporada ao Bairro Cidade Baixa. Porém, pela deficiência crônica de melhoramentos urbanos e por localizar-se junto à margem esquerda do Riacho, diferenciava-se nitidamente da “cidade baixa tradicional”.

Esta área correspondia à chácara da Baronesa do Gravataí, dona Maria Emília da Silva Pereira, cuja mansão se situava onde hoje fica a Fundação Pão dos Pobres⁶⁶. Segundo Franco⁶⁷, *“depois que o grande solar se incendiou, a Baronesa decidiu parcelar sua chácara e vendê-la em lotes, o que foi aprovado pela Câmara Municipal em 12/02/1879”*.

Conforme explica Pesavento⁶⁸, ao longo da década de 1870, as possessões da Baronesa eram conhecidas como Banda Oriental, nome que evocava as tropelias e desordens que ocorriam na região, tal como se dava do outro lado da fronteira. A alcunha da área, segundo a autora, por outro lado, reproduzia a noção de fronteira, na qual o foragido encontrava abrigo após atravessá-la, ficando com seus crimes impunes. Pesavento revela ainda que, *“segundo o cronista Achylles Porto Alegre, que conheceu a região nessa época, havia ali o tenebroso “Beco da Preta”, ou do Preto, de sinistra fama, alusivo à cor dos seus moradores e também à outra acepção da palavra, que configura situação perigosa e problemática”*⁶⁹.

A autora afirma que mesmo após o incêndio e a venda dos lotes, esta zona não recebeu nenhum melhoramento urbano, e os terrenos baixos, no desembocadouro do Riacho, alagadiços e expostos a freqüentes enchentes, fizeram da área um reduto da mais extrema pobreza, com uma população majoritariamente negra. Conhecida primeiro pela alcunha de “Arraial da Baronesa”, já apontava para o significado brasileiro do termo: um arraial é um lugarejo, espécie de aldeia. No caso, segundo cronistas da época, a população

⁶⁶ Em 1904 que foi colocada a pedra fundamental do prédio da instituição do Pão dos Pobres de Santo Antônio, que foi uma obra assistencialista às famílias pobres. Esta edificação é marco histórico desta região da cidade. Sua construção possibilitou o abrigo de famílias pobres da cidade na área do Areal. Informações extraídas de: SILVA, Sônia Maria. Apresentação da Vila Luiz Guaranha. Departamento Municipal de Habitação. Prefeitura de Porto Alegre, 2007.

⁶⁷ FRANCO (2006). Idem, P.58.

⁶⁸ PESAVENTO (1999) Idem.

⁶⁹ PESAVENTO (1999) Idem. P.11.

passou a chamar o local como “Areal da Baronesa”, tendo em vista a quantidade de areia na região. Sobre o trocadilho, Pesavento explica⁷⁰:

“Aproximando sonoridades de palavras com sentidos diferentes, a conotação arenosa do terreno alagadiço proporcionou a nomenclatura da região como “areal”, termo que a cotidianidade perpetuou, aprovando a irreverência da troca de nomes e sentidos. Referindo-se a uma “outra cidade”, tais palavras demarcavam socialidades marginais e eram impregnadas de um conteúdo depreciativo e irônico. No caso do “Areal da Baronesa”, a acepção corrente apontava o lugar como ruim de morar, inconcebível para gente honesta e “de respeito”. E, sobretudo, zona de negros. Nas palavras da cidade, a denominação debochada do areal deixava distante a evocação da antiga baronesa, proprietária original das terras”.

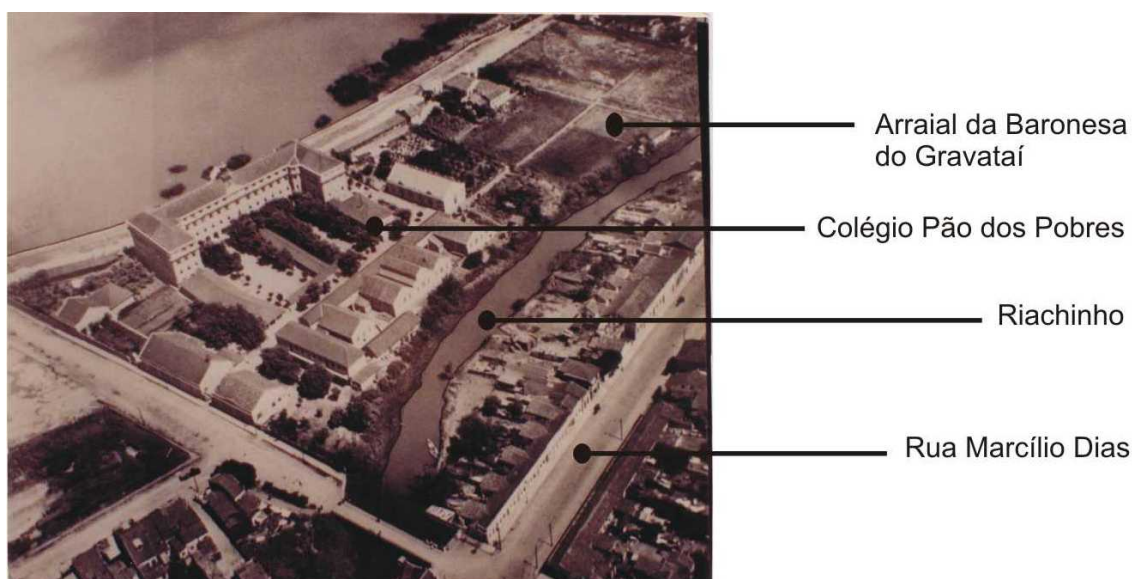


Fig. 18- Imagem do Colégio Pão dos Pobres, na beira do Riachinho. Fonte: Fototeca Sioma Breitmann. S/data.

Em 1891 iniciou-se, no território do Areal, a ocupação pela Brigada Militar, com a construção de quartéis na Praia de Belas e imediações. Com a implantação destes equipamentos públicos, o entorno recebeu inúmeras famílias de soldados, de agregados das antigas chácaras e também de uma população, que, gradativamente, vinha migrando do centro da cidade. Desse modo, o Areal da Baronesa tornou-se uma das regiões mais populosas no final do século XIX. Pode-se dizer que as transformações físicas, as relações sociais entre as pessoas que ali residiam e a interação com o entorno foram elementos geradores do território negro urbano do Areal da Baronesa, que permanece até os dias atuais como referência da comunidade negra.

⁷⁰ PESAVENTO (1999) Idem.

Ainda na área das terras baixas e alagadiças ao sul da cidade, outra área pobre, hoje desaparecida com a canalização do Riacho, foi a “Ilhota”⁷¹. Franco⁷², explica o porquê desta designação para o território:

“Quando o Riacho, ou Arroio Dilúvio, ainda percorria o seu antigo leito, começava, ao atingir a Rua Arlindo e ao receber a vazão de seu afluente Cascatinha, a descrever extensos meandros, em terreno baixo e alagadiço, até alcançar a antiga Ponte do Menino Deus, que dava acesso a Avenida Getúlio Vargas. Um destes meandros, imediato a Praça Garibaldi, dava uma volta de tal modo acentuada, que quase encerrava uma ilhota em seu interior. Em 1905, o Intendente José Montauray, no intento de aumentar a vazão do Riacho, determinou que os dois extremos do meandro fossem ligados por um canal, eliminando destarte a grande curva que ali descrevia o arroio. A abertura desse pequeno canal, efetuada, em parte, em terreno do município, e, no restante, em terrenos de Jerônimo Xavier de Azambuja, determinou a formação de uma ilhota.”

Segundo diversos autores⁷³, a “Ilhota” esteve sempre sujeita às freqüentes enchentes do Riacho no meio do qual se encontrava. Conforme Pesavento⁷⁴, *“como este fazia jus ao nome que veio a receber – Arroio Dilúvio –, a região estava freqüentemente alagada e, desde o início, sempre foi ocupada pelas camadas mais pobres da população, na sua quase totalidade, negros e mulatos”*. A situação de “ilha”, na verdade, se configurava também pela estigmatização do espaço. Refere ainda a autora que *“a zona era de fato segregada, “ilhada” do resto da cidade, num deslocamento do sentido da palavra original: além de pedaço de terra isolado pelas águas, era também um espaço de isolamento social e exclusão”*. Dentro da Ilhota, havia um pequeno labirinto de ruas e becos, dos quais o mais temido, onde segundo a Pesavento⁷⁵, *“nem mesmo a polícia se aventurava a entrar”*, era o conhecido “Buraco Quente”, situado no coração da Ilhota, cujo nome explicitava a periculosidade do local.

A Ilhota era conhecida também como “sede” e “antro” de desordens, com *“botecos, bordéis e espeluncas”*, mas tornou-se famosa também como zona de batuques, “macumbas” e “candomblés”, devido à vasta presença dos negros. Segundo Pesavento⁷⁶, *“a Ilhota sempre foi associada com as práticas e socialidades religiosas e festivais dos negros que a habitavam”*. Por outro lado, o

⁷¹ Para relembrar a exata localização da Ilhota, sugere-se ao leitor voltar à figura que remonta o Mapa de 1906, onde a Ilhota está identificada com a cor amarela.

⁷² FRANCO (2006) Idem, p.208.

⁷³ A exemplo de PESAVENTO (1992), FRANCO (2006), SANHUDO (1975), SPALDING (1967) e MACEDO (1973).

⁷⁴ PESAVENTO (1999) Idem, p.12.

⁷⁵ PESAVENTO (1999) Idem, p.12.

⁷⁶ PESAVENTO (1999) Idem.

local também ficou conhecido por sediar os mais animados e populares carnavais da cidade. Nas décadas de 1920 e 30, compôs-se ali um reduto de boemia das camadas baixas da população. Lá, na Travessa Batista, nasceu e viveu por muitos anos o compositor Lupicínio Rodrigues⁷⁷.

Sobre a Ilhota e suas memórias, qualquer registro que se tenha do local é considerado valioso, devido ao caráter dual que sempre permaneceu na memória dos porto-alegrenses que conviveram com a presença deste local desde a sua formação em 1905 até a sua extinção completa, na década de 1970, com o Projeto Renascença, já mencionado, o qual será analisado no decorrer da presente pesquisa. Cabe, assim, destacar a importância dos relatos de vida feitos por uma moradora que viveu seis anos no local, Zeli de Oliveira Barbosa⁷⁸, que teve suas memórias perpetuadas através do livro *Ilhota: testemunho de uma vida*.

A partir de tais descrições sobre a área, fica clara a afirmação de Pesavento⁷⁹: *“junto com o “Areal da Baronesa”, a “Ilhota” constituía-se numa espécie de cinturão negro e pobre ao sul da cidade, identificando parte do 2º Distrito, uma zona pouco valorizada e, como tal, nomeada por expressões portadoras de um nítido estigma”*.

⁷⁷ “Lupicínio Rodrigues nasceu em Porto Alegre (RS) em 1914 e faleceu em 1974, filho de uma família humilde da Ilhota, reduto porto-alegrense de boêmios, artistas e intelectuais. Nesse ambiente despontou como letrista e melodista em parcerias significativas, que abarcavam temas do dia-a-dia: amores fracassados, brigas, solidão, ciúme, entre outros aspectos que o referenciaram como intérprete da “dor-de-cotovelo”. A partir daí extraiu elementos para uma obra musical de muitas dimensões e na esteira de gêneros como o samba-canção e o bolero, inspirou movimentos estéticos importantes como à poesia concreta, a bossa-nova e o tropicalismo. Através de sua poética parece ter instigado, aos olhos dos críticos, novos olhares para as dissonâncias entre o profano e o sagrado, o popular e o erudito, o sujeito e o objeto, que ainda hoje são quebra-cabeças de estudiosos da cultura. Brincou com a música, tocando sua caixinha de fósforo e cantou a veracidade de sua vida e de seus semelhantes. Driblou o requinte, descaracterizando muitos dos sofismas da modernidade”. Trecho extraído de Paz, Gaspar. *Lupiciniando: O Trágico e Cômico na Obra de Lupicínio Rodrigues*. 2003. Retirado de <http://www.planetaeducacao.com.br/cbfc/coloquio/apresentacao2.asp>.

⁷⁸ Zeli, que viveu na Ilhota de 1959 a 1964, descreve a atmosfera da Ilhota. No livro, a então moradora, intercala pensamentos bons sobre morar nesse lugar, destacando como pontos positivos à proximidade com o centro da cidade, passagens engraçadas, a presença do samba e da música, boas recordações de fatos e de pessoas queridas, com relatos de momentos tristes, marcados por acontecimentos ligados à violência urbana, à periculosidade do local, à miséria e às condições de vida precária devido à urbanidade daquele lugar. Para maiores esclarecimentos, ler BARBOSA, Zeli de Oliveira. *Ilhota: testemunho de uma vida*. Gráfica Editora Pallotti. Secretaria Municipal da Cultura. Porto Alegre, 1993.

⁷⁹ PESAVENTO (1999) Idem.

É sabido que, apesar das melhorias realizadas na cidade durante a administração de Montauray (1887-1923)⁸⁰, poucas foram além dos limites do centro da cidade. Do mesmo modo, apesar do crescimento de Porto Alegre ao longo das décadas de 20 e 30, e da realização de grandes obras na gestão de Otávio Rocha (1924-1928), e posteriormente Alberto Bins (1928-1937), que serão contextualizadas a seguir, os melhoramentos urbanos e a modernização da cidade ainda não haviam atingido, de forma significativa, o território que abrigava a antiga cidade baixa.



Fig. 19- Foto da década de 1940: o Riacho, visto da ponte que ligava a Rua da República com o Areal da Baronesa. As casas focadas tinham frente para a Rua João Alfredo. Fonte: FRANCO, 2006. Porto Alegre: Guia Histórico.

No entanto, na medida em que iam sendo efetivadas melhorias no centro da cidade, devido a sua proximidade, a área da antiga cidade baixa começou a despertar o interesse nos governantes em sanear, lotear e urbanizar o local. O que emperrava o desenvolvimento desta região era o problema do Riacho, que aliado às cheias, era o cerne de toda a desvalorização deste território.

⁸⁰ Montauray se empenhou para implantar na cidade o modelo francês de progresso, saneamento e embelezamento. Porém, segundo Spalding, “*fez menos do que desejava, por obedecer às ordens do Partido e do Chefe Supremo, Borges de Medeiros*”. Ainda segundo o autor, “*Montauray muito cuidou da juventude abandonada, com a qual gastava todos os seus vencimentos, chegando a criar até uma bandinha musical, a “Bandinha do Dr. Montauray”, a fim de criar uma ocupação decente para os meninos, nas horas vagas*”. SPALDING, (1967). Idem.

Em decorrência disso, durante um longo período, enquanto o restante da cidade crescia, o território da antiga cidade baixa permanecia estigmatizado e abandonado pelo poder público. Até o início da década de 1940, a região da cidade baixa por onde passava o antigo Riacho continuava em precaríssimas condições, como se pôde ver na ilustração acima.

1.5 A antiga Praia de Belas

Junto à margem sul do Guaíba, ainda na parte baixa da cidade, localizava-se a Praia de Belas. Sua limitação no sentido norte confundia-se com a área do Areal da Baronesa, e a partir dali seguia rumo à zona sul até as proximidades da atual Rua José de Alencar. Desde o início de sua formação o caminho da beira do Guaíba a partir do areal, rumo à zona sul, era contornado por algumas chácaras e sítios, como já dito anteriormente. Tal como o ocorrido na região da antiga cidade baixa, a partir de meados do século XIX novos moradores intensificaram a ocupação desse local, trazendo para a região os mesmos problemas urbanos encontrados em outras partes da cidade, relativos à falta de infra-estrutura, alinhamentos e saneamento.

Durante muito tempo a ponte de madeira, posteriormente substituída pela Ponte de Pedra, foi a única ligação entre o sul e o norte da cidade. Em meados do século XIX, com a construção do Gasômetro, começou a funcionar uma linha férrea, que partindo da Estação do Riacho, próximo à Ponte de Pedra, percorria o contorno da enseada da Praia de Belas até a Ponta do Dionísio. Conforme Pellin⁸¹, a função do trem que circulava nesta estrada de ferro era somente transportar cubos de limpeza pública e também fazer o transporte de pedras para a construção do cais do porto, junto à margem norte do Guaíba.

⁸¹ PELLIN, Roberto. *Revelando a Tristeza*. Volume I. Porto Alegre, 1979.



Fig. 20- Vista da Praia de Belas, cerca de 1911. Podem ser vistos em primeiro plano, os trilhos da Estrada de Ferro da Tristeza. Fonte: FRANCO (2006). Op. Cit. P-327.

Desse modo, o isolamento do caminho sul em relação aos outros eixos de expansão da cidade, como o Caminho Novo, o Caminho do Passo D'Areia, o Caminho do Meio e o Caminho da Azenha, foi transformando lentamente o litoral da Praia de Belas em um depósito de lixo e ponto de encontro de lavagem e secagem de roupas.

Muitos anos mais tarde, em 1901, em função da pressão dos moradores da Tristeza, vizinha ao sul da Praia de Belas, a linha passou a ser utilizada para transporte de passageiros, sendo estendida até a Praça da Tristeza. Em 1926, a linha férrea foi ampliada no sentido norte, cruzando o Riacho e tendo seu novo ponto final na esquina da Avenida Borges de Medeiros como Avenida Mauá. Em meados de 1932, quando a linha férrea foi extinta e substituída pelo ônibus, extremamente mais rápido e confortável, finalmente se consolidava a integração entre sul e norte da cidade⁸².

⁸² PELLIN, Roberto. (1979). Op. Cit.

2º CAPÍTULO

2.0 PLANOS E PROJETOS URBANOS PARA A CANALIZAÇÃO DO RIACHO

2.1 O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre

Conforme citado anteriormente, foi visando adequar a cidade aos novos tempos que Montaury articulou uma política de reformas para, além de resolver os problemas da cidade, promover a sua modernização, conforme o ideário da época. O Intendente organizou a Comissão de Melhoramentos e Embelezamentos de Porto Alegre e solicitou a ela a elaboração do primeiro plano de urbanismo da cidade, o Plano Geral de Melhoramentos, sob a organização do engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel. Souza⁸³ auxilia na compreensão sobre a abrangência do plano:

“Este sintetizaria todos os projetos existentes e proporia novos, articulando a remodelação em torno da área de ampliação do porto, cujas obras estavam em execução, regularizando as vias públicas através de prolongamentos e alargamentos das vias previstas, e ligando o centro histórico com a periferia até os limites do Primeiro Distrito. Dessa forma, Montaury iria contar com um instrumento que conduziria a modernização da cidade”.

A *Comissão de Melhoramentos* foi criada em 1912, e era formada por engenheiros civis⁸⁴, arquitetos e sanitaristas. Souza destaca a importância do forte vínculo, desde seus primórdios, do desenvolvimento do urbanismo moderno com as escolas de engenharia. Segundo a autora, mais do que instituições difusoras do conhecimento acadêmico, as escolas de engenharia da época, no mundo inteiro, inclusive no Brasil, fomentaram constantes discussões e questionamentos sobre questões referentes à estrutura ou infra-estrutura urbana, à circulação, aos novos equipamentos, ao saneamento e ao embelezamento. De um modo geral, pode-se afirmar que a ênfase do sanitarismo marcava a engenharia da época, principalmente nas duas primeiras

⁸³ SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências*. Tese de doutorado. FAU-USP. São Paulo, 2004. P-52.

⁸⁴ A maior parte dos engenheiros da Comissão vinha de Escola Politécnica do Rio de Janeiro, que teve sua origem nos cursos de preparação militar ainda na época da Colônia. De lá saíram engenheiros sanitaristas como Dario Pederneiras, Benito Elejalde e Jorge Lossio. Nela se formaram também o próprio Intendente Montaury, Cândido Godoy, José Joaquim Felizardo Jr., Carlos Torres Gonçalves, Faria Santos e Brasiliense da Cunha Lopes. Resumido de SOUZA (2004), op.cit.

décadas de início do século XX, quando a falta de higiene e saneamento eram os maiores causadores dos problemas sociais das cidades.

A *Comissão de Melhoramentos de Porto Alegre* seria responsável pela também pela realização dos melhoramentos ligados à higiene e a modernização dos serviços públicos, pela adequação do sistema viário e também pelo embelezamento. Segundo Souza⁸⁵, “a *Comissão de Melhoramentos desempenhou um papel fundamental no processo de desenvolvimento da cidade, pois a ela cabia abordar e ponderar sobre todos os aspectos*”. A atuação de seus componentes, conforme a autora, era ampla e articulada, de tal forma que se envolveram em projetos de saneamento, de construção, elaboraram códigos de obras e posturas e até o Plano Geral da cidade, que constituía uma etapa desse processo.

Em 26 de agosto de 1914, Maciel apresentava à Intendência Municipal o Relatório do *Projeto de Melhoramentos e Orçamentos de Porto Alegre*. No mesmo ano, em novembro, o documento foi publicado, com algumas adaptações, na revista *Egatea*⁸⁶. O plano completo foi publicado pela municipalidade no jornal *A Federação*⁸⁷. Souza⁸⁸ assim descreve o documento: “... *tratava-se de um volume composto por um documento extremamente reduzido sobre as intenções do plano, uma planta onde estavam marcadas todas as obras a serem realizadas, e um orçamento detalhado sobre os custos das mesmas*”.

Maciel, na abertura de seu relatório⁸⁹, revela que o critério adotado fora o de “*melhorar conservando*”, o que evidencia claramente sua sintonia com os princípios ditos positivistas de Auguste Comte, e, por óbvio, com Borges de

⁸⁵ SOUZA (2004), op.cit. P-111.

⁸⁶ A revista *Egatea* foi a primeira revista de caráter técnico e científico organizada no Estado do Rio Grande do Sul.

⁸⁷ Este jornal foi fundado por Júlio de Castilhos em 1884, e era considerado como a imprensa oficial na época do positivismo.

⁸⁸ SOUZA (2004), op.cit. P-114.

⁸⁹ *Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos* apresentado ao Intendente Municipal José Montauray de Aguiar Leitão pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da capital, em 1914.

Medeiros e José Montauray. Segundo apontam diversos autores⁹⁰, as idéias apresentadas no Plano de 1914 continham total influência do urbanismo francês, materializado em Paris através das reformas promovidas pelo Barão Haussmann. Porém, Maciel e os engenheiros da Comissão sabiam que teriam que adaptar tais conceitos aos “escassos recursos da municipalidade”, onde a “cidade ideal” teria de ceder espaço à “cidade possível”. Pesavento esclarece:

“Assim, mediatizando o sonho e a realidade, Maciel compôs seu plano urbanístico que pensava poder ser executado para atender as exigências do trânsito, da estética e da higiene da capital gaúcha. Mais do que isso, a idéia de boulevard e das edificações obedecendo a padrões estéticos esteve sempre presente em Maciel, que esperava que as novas artérias projetadas se convertessem no “ponto chic do smartismo rio-grandense”.^{91 / 92}

Sob a justificativa de reduzir os custos e viabilizar as propostas do Plano, sua abrangência foi previamente definida por Montauray, que o limitava a atingir apenas o Primeiro Distrito da cidade:

*“A colaboração conscienciosa que presidiu a confecção desse Plano de Melhoramentos, em que se procurou aproveitar o mais que foi possível da zona existente a embelezar e sanear, e a sua delimitação mínima na área urbana do Primeiro Distrito, onde a população é mais densa, tendo em vista reduzir os custos das respectivas obras”.*⁹³

Sobre o Plano de Melhoramentos, caberia relatar aqui inúmeras propostas e discussões a cerca do mesmo, bem como dos paradigmas arquitetônicos e ideológicos envolvidos, devido a sua importância para a cidade. Porém, vale salientar que, na presente dissertação, o foco de análise sobre o Plano de Melhoramentos recai, fundamentalmente, sobre a proposta para canalizar o Riacho nele contida, a qual será destacada a seguir.

⁹⁰ A exemplo de ABREU (2006), SOUZA (2004), MACEDO (1973), NYYGARD (2005) e PESAVENTO (1998).

⁹¹ PESAVENTO, (2002). Op.cit. P-278.

⁹² Apesar desses objetivos, destacados por Pesavento, cabe destacar que o Plano de 1914 não entrou no mérito da forma urbana. Isso se deveu, muito provavelmente, ao fato de que em 1913, ano anterior ao Plano, recém havia sido aprovado um Código de Construções que dispunha sobre tais questões.

⁹³ Conforme Relatório da Intendência Municipal, 1925.

2.1.1 A proposta de canalização do Plano de 1914

Para o entendimento sobre o fato de o Plano de Melhoramentos haver contemplado, em suas propostas, a canalização do Riacho, é fundamental lembrar, nesse contexto, o problema das enchentes na cidade até então⁹⁴.

A primeira enchente que se tem notícia data de 1824, através de ata de 26 de maio da Câmara Municipal⁹⁵. Já em matéria de danos produzidos à própria cidade, as primeiras referências de uma enchente desastrosa são de 1833⁹⁶. A próxima enchente foi em 1847, com danos à ponte de madeira do Riacho e a demolição de um trapiche que fora construído recentemente na embocadura da Rua Bragança. No ano seguinte, 1848, a calamidade se repetiu no mês de julho, tendo inundado partes do Caminho Novo e da Praça do Mercado, segundo atas de 22/7/1848 e 26/3/1849⁹⁷. Outra enchente ocorreu em outubro de 1873, de grandes proporções. Sobre esta, Franco⁹⁸ relata que teria alagado toda a Rua Voluntários da Pátria e adjacências, as casas da Rua de Bragança, parte da Rua Sete de Setembro, a Praça da Harmonia, a Rua General Salustiano e a atual Avenida Getúlio Vargas, em seus primeiros quarteirões. Em seqüência se repetiram outras, de grandes proporções, como a enchente de junho de 1897 e junho de 1898.

Sobre a enchente de julho de 1898, cabe destacar que houve manifestação pública do então Intendente José Montauray à população, que assim dizia:

“As enchentes excepcionais ocorridas neste e no ano findo, cujos efeitos acentuaram-se tão desastrosamente em todo o Estado, provocaram da parte dos moradores nas margens e nas proximidades dos arroios Riacho e Cascata, reclamações

⁹⁴ Como já citado anteriormente, além do clima da região, o fato de tantas enchentes ao longo da história da cidade se deve à posição geográfica da cidade às margens do lago Guaíba, que é desaguadouro de uma grande bacia hidrográfica, e ao agravante de o povoamento ter se estendido pelas várzeas que entre si separam os morros e espigões.

⁹⁵ Aludia-se a uma enchente que teria feito perder parte de plantações de milho e feijões.

⁹⁶ FRANCO (2006), op.cit, p.144. Segundo o autor, atas da Câmara Municipal de 12/9 e 16/9 daquele ano relatam a interrupção de passagem na Praia do Riacho (atual Rua Washington Luís) e danos na antiga ponte do Riacho, além de danos às casas do porto, que seriam as da Rua da Praia.

⁹⁷ FRANCO (2006), op.cit.

⁹⁸ FRANCO (2006), op.cit.

que me sugeriram mandar estudar os meios de obstar ao extraordinário transbordamento desses arroios, e as causas que concorrem para elevar o nível das águas por ocasião das chuvas torrenciais ou das prolongadas durante o inverno.” [...] “Pretendo, como medidas preventivas e dentro das forças do orçamento, mandar desobstruir a barra do Riacho, aprofundando-o em alguns pontos, proibir as estacadas com o fim de conquistar terreno em prejuízo do escoamento das águas, bem como o lançamento do lixo no leito dos arroios e mandar proceder uma limpeza completa no arroio Cascata”.⁹⁹

Depois de 1898, mais três anos na história da cidade foram marcados por enchentes antes do Relatório de Melhoramentos de 1914. O ano de 1905, que coincide com a decisão de Montauray de mandar cortar um dos meandros do riacho através da formação da Ilhota, o ano de 1912, com três inundações sucessivas nos meses de maio, agosto e setembro, e no próprio ano de 1914, quando mais uma enchente atingiu a cidade com danos de grandes proporções. A enchente de 1914 foi qualificada pela imprensa como “a maior de quantas têm havido na capital”¹⁰⁰ e por Montauray como “só comparável a de 1873”.¹⁰¹ Nesta data, as águas teriam superado o paredão do cais do porto, cuja construção recém se iniciara.

Em meio a este contexto surge a proposta de canalização do Plano de Melhoramentos, solicitada por Montauray, idealizada por Maciel e pela Comissão. O projeto consistia na canalização desse curso de água, da ponte do Menino Deus para a jusante¹⁰², porém não acompanhando o talvegue¹⁰³ natural. O canal viria diretamente em direção à praia, atravessando literalmente os quarteirões entre as Ruas Barão de Gravataí, João Alfredo e Miguel Teixeira, na área conhecida Arraial da Baronesa. Dali o Riacho canalizado atravessaria a então denominada Avenida Marginal, criada pelo Plano, e desembocaria na Praia de Belas, como se pode observar através da ilustração a seguir.

⁹⁹ Relatório da Intendência Municipal, 1898.

¹⁰⁰ FRANCO (2006), op.cit, p. 146.

¹⁰¹ FRANCO (2006), op.cit, p. 146.

¹⁰² “Jusuante. [Do fr. ant. *jusant*, ‘maré baixa’.] S. f. 1. Vazante da maré. 2. Sentido em que correm as águas de uma corrente fluvial. A jusante. Para o lado em que vaza a maré, ou um curso de água]”. Definição de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Editora Nova Fronteira, 1º Edição, 1975.

¹⁰³ “Talvegue. [Do al. *talweg*, ‘caminho do vale’.] S. m. 1. Linha sinuosa, no fundo de um vale, pelo qual as águas correm, e que divide os planos de duas encostas. 2. O canal mais profundo de um leito de um curso de água”. Definição de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Editora Nova Fronteira, 1º Edição, 1975.

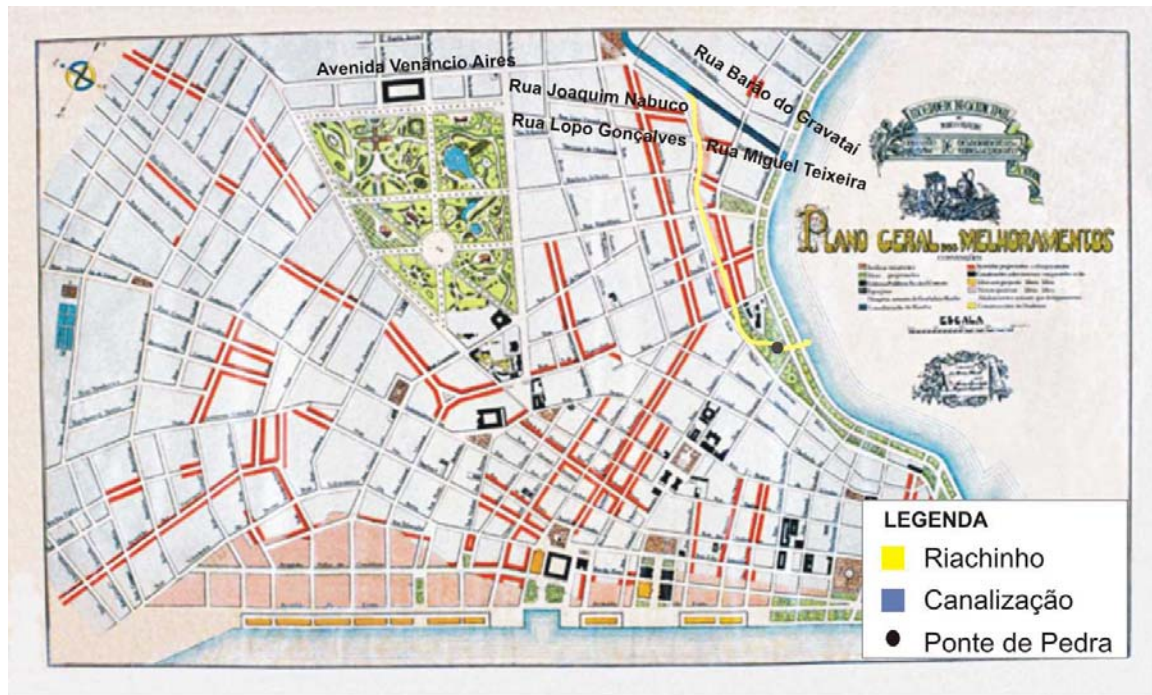


Fig. 21- Planta do Plano Geral de Melhoramentos, 1914. Fonte: Instituto Histórico Geográfico do Rio Grande do Sul - Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre, 2005. Desenhos da autora sobre o mapa destacam a localização do antigo Riacho e a proposta de canalização, entre as Ruas Miguel Teixeira e Barão do Gravataí.

Para melhor entendimento, segue abaixo um trecho do Relatório apresentado, onde a *Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Capital* destaca a proposta de saneamento e embelezamento das margens do Guaíba:

*“O prolongamento do cais contratado, e que chega até o alinhamento da Rua General Bento Martins, se impõe, para desta forma contornar a cidade, praticando uma larga e nova avenida entre a limítrofe atual e o rio, o que representa facilidade para trânsito para a cidade, higienizando, ao mesmo tempo, as margens atuais do Guaíba...”*¹⁰⁴

Em seguida, destaca também a proposta da canalização do riacho:

“Para melhorar o estado higiênico das adjacências do atual leito do Riacho, julgamos conveniente canalizá-lo em linha reta, seguindo o alinhamento atual do mesmo leito logo ao sair da ponte, que se acha na Rua 13 de Maio, em frente à Praça Garibaldi. O leito atual abandonado pela nova canalização será aterrado e incorporado às quadras novas figuradas no projeto; - parte de sua embocadura no Guaíba será aproveitada para ajardinamento”.¹⁰⁵

Como já dito anteriormente, o enfoque sobre o Plano de Melhoramentos e Orçamentos, nesta dissertação, é devido ao fato de ser este o primeiro plano

¹⁰⁴ Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos. 1914. Op.cit.

¹⁰⁵ Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos. 1914. Op.cit.

para Porto Alegre a sugerir a canalização dos arroios, assim como a retificação do Riacho. Maciel e sua comissão propunham, nesse sentido, corrigir o rumo dos arroios e adequar as condições de aterros e zonas de baixios, ornamentando a cidade com parques e jardins¹⁰⁶, ou criando avenidas com canteiros grandes e ajardinados.

Na seqüência do Relatório, Maciel revela, porém, ser de menor importância a incorporação do leito atual do Riacho às novas quadras, sugerindo que tais ações seriam, desde então, preteridas, diante de outras que priorizavam áreas mais nobres do centro da cidade:

*“O prolongamento da Rua dos Venezianos até a Rua João Alfredo, dito da Rua Baronesa até a estação do Riacho, o mesmo da Rua Avahy, Luiz Affonso e Lopo Gonçalves, e a correção do alinhamento da Rua Baronesa entre Barão do Gravataí e Coronel Bello são traçados de menor importância e que se impõe como retificação dos existentes”.*¹⁰⁷

Apesar da preocupação do poder público em relação às cheias, através da opinião de Macedo¹⁰⁸, pode se especular a respeito de que a solução da canalização proposta não tenha sido realmente estudada a fundo. Segundo o autor, não foram contempladas questões fundamentais para a realização efetiva desta obra, como, por exemplo, o fato de a canalização ter sido proposta à jusante da Ilhota:

“Talvez um dos pontos em que se revela mais fraco o trabalho seja no relativo ao saneamento do riacho. Apesar do tempo estar chuvoso quando escrevia o relatório, sua lembrança não o auxiliou a uma solução mais corajosa. Quinze dias depois da assinatura do documento verificava-se uma das grandes enchentes, julgada a maior de quantas houvera em Porto Alegre. As águas ameaçavam invadir os prédios públicos na Rua 7 de Setembro, as obras da Alfândega paralisaram, o trânsito nos Navegantes foi interrompido e barcos navegavam pela Rua 13 de Maio (atual Getúlio Vargas). Especialmente esta zona da cidade era a mais atingida pelas cheias. Nos anos anteriores deve ter assistido ao triste espetáculo de tais eventos, porque foi àquele trecho que mais deu atenção no saneamento do riacho. Realmente é difícil entender uma canalização à jusante da Ilhota”.

Porém, é sabido que o Plano de Melhoramentos e Orçamentos não foi

¹⁰⁶ Em relação aos parques e jardins, vale destacar que foram propostos, neste plano, o Parque da Várzea ou Redenção (que já havia sido projetado por Maciel e fora, mais tarde, incorporado pelo Plano), os jardins junto ao Mercado Público (não realizados), os jardins da Avenida Marginal e a ampliação da Praça da Harmonia. Para mais detalhes, ver SOUZA (2004), op.cit.

¹⁰⁷ *Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos*. 1914. Op.cit.

¹⁰⁸ MACEDO, Riopardense de (1967). Op.cit. P-85.

realizado nessa época. Segundo Monteiro¹⁰⁹, “a insuficiente receita do município e a obediência total de Montaury ao mandamento do equilíbrio orçamentário de Comte, inviabilizaram a realização do projeto, que necessitava de grandes recursos que deveriam ser obtidos através de vultosos empréstimos no exterior”.

Mesmo assim, o Plano de Melhoramentos, organizado por João Moreira Maciel, foi de grande importância na modernização da cidade de Porto Alegre, pois suas idéias foram paulatinamente realizadas na cidade ao longo de todo o século XX. Souza explica:

*“Em Porto Alegre, o início da implantação do Plano de Melhoramentos, a partir de 1924 representou uma nova fase para a capital. A partir de então, ordem, progresso e a modernização tiveram no Plano de Melhoramentos de Porto Alegre o instrumento fundamental para dar início às transformações necessárias que a cidade deveria enfrentar. Sua trajetória, rumo à modernização urbanística através de um processo lento e descontínuo, avançou por quase todo o século XX, adaptando e implantando as propostas que haviam sido lançadas ainda em 1914”*¹¹⁰.

No caso da retificação do Arroio Dilúvio, independente da qualidade técnica ou da aplicabilidade da proposta, também o Plano de 1914 foi de grande valia, pois, como lembrado anteriormente, foi a primeira vez na história da cidade em que se registrou graficamente uma proposta para canalizar o Riacho.¹¹¹

2.2 Três Projetos em uma Década: o contexto da cidade rumo à modernidade nas administrações de Otávio Rocha e Alberto Bins

Para um melhor entendimento das condições em que foram propostos os três projetos sucessivos e exclusivos para a canalização do Riacho, dos autores Schneider (1925), Medáglio (1930) e Ary de Abreu Lima (1935), cabe aqui um breve relato contextualizando a cidade, suas administrações e modificações do espaço urbano durante este período.

¹⁰⁹ MONTEIRO (1995)Op.cit.

¹¹⁰ SOUZA (2004), op.cit. P-125.

¹¹¹ Cabe salientar, que, apesar de ser esta a primeira solução gráfica registrada sobre a canalização, há indícios de que em 1890 idéias já haviam surgido nesse sentido.

Na década de 1920, no Brasil e no Rio Grande do Sul, as transformações da estrutura social, política e econômica exigiram modificações na forma de pensar e planejar a organização do espaço urbano. Na época, se produzia sobre a cidade um discurso que visava a atualização do imaginário da sociedade rio-grandense e porto-alegrense, no sentido de alcançar a modernidade. Na administração municipal de Otávio Rocha (1924-1928), que substituiu, através do voto popular, o Intendente José Montaury, este projeto social de modernidade traduziu-se em uma política de abertura e modernização do espaço urbano, que pretendia claramente atender os interesses da burguesia comercial e industrial e gerar desenvolvimento econômico de Porto Alegre.¹¹²

Otávio Rocha, em 1924, nomeia a Comissão Especial para Obras Novas, visando estudar os principais problemas que se apresentavam à organização do espaço urbano da cidade. A partir destas são criadas subcomissões, como a de Viação Urbana, Saneamento, Embelezamento, Iluminação-Telefonia-Tração, Abastecimento Público, Finanças e Legislação.¹¹³ Nesse mesmo ano, em 9 de dezembro, Otávio Rocha apresenta ao Conselho Municipal o primeiro projeto de orçamento da sua administração. Após promover uma grande reforma administrativa e tributária, visando sanear as receitas do município e obter crédito para realizar empréstimos, Otávio Rocha determina com que seja revisado o Plano Geral de Melhoramentos de 1914, no intuito de decidir sobre a viabilidade das propostas e sua implantação na cidade.

Assim, em 1927, o Plano de Melhoramentos é reeditado, suscitando a abertura de avenidas, o prolongamento/alargamento de várias ruas centrais, o ajardinamento de uma parcela do Campo da Redenção e a criação de algumas praças junto ao novo cais (Praça Brigadeiro Edgar Schneider¹¹⁴ e Praça Revolução Farroupilha).

Essa época foi marcada pela incessante busca ao progresso e à modernização da cidade, em que as reformas imprimiam, também, segundo

¹¹² MONTEIRO (1995). Op.cit.

¹¹³ "O Plano de Melhoramentos da Capital", *A Federação*, Porto Alegre, 6.11.1924. P-2.

¹¹⁴ Nota-se aqui a homenagem, em 1927, ao autor do projeto para a canalização do Riacho, em 1925.

Monteiro¹¹⁵, um novo ritmo e uma nova atemporalidade à vida urbana, onde o automóvel era o novo símbolo da burguesia em ascensão. Monteiro¹¹⁶ revela também que o governo de Otávio Rocha transformara a cidade em um enorme canteiro de obras, onde os desaterros e os restos de demolição que compunham o cenário representavam de forma alegórica a dissolução do passado e da tradição em favor de um ideal de modernidade e uma perspectiva de futuro ancorada na crença do progresso.

Cabe destacar as palavras de Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva¹¹⁷ sobre a administração de Otávio Rocha:

“Esse engenheiro, com justiça chamado o Pereira Passos de Porto Alegre, iniciou grandes trabalhos de remodelação da cidade. Sua gestão coincidiu com uma boa conjuntura econômica brasileira e mundial que veio a facilitar-lhe muitíssimo o trabalho. O aspecto colonial da cidade foi, aos poucos, desaparecendo, com a derrubada de quarteirões, necessária à abertura de grandes avenidas”. [...]. “Essa administração, extraordinariamente profícua, teve fim, antes do tempo, por motivo do falecimento desse engenheiro”.

Com o falecimento súbito de Otávio Rocha em 1928¹¹⁸, o major Alberto Bins, que fora seu companheiro de chapa, como vice-Intendente, assumiu a Intendência, cargo este que foi extinto em 1930, após a Revolução, para dar lugar ao cargo de prefeito nomeado pelo governador do Estado. O major Alberto Bins foi mantido como prefeito de 1928 a 1937, época que coincidiu com o início do Estado Novo no Brasil.

Coube a Alberto Bins continuar a obra de Otávio Rocha, e seguir construindo na cidade as idéias implantadas pelo Plano de 1914. Bins completou a abertura da Avenida Borges de Medeiros, a da Avenida João Pessoa, e o

¹¹⁵ MONTEIRO (1995)Op.cit.

¹¹⁶ MONTEIRO (1995)Op.cit.

¹¹⁷ FARIA, Ubatuba de & PAIVA, Edvaldo Pereira (1937). *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. P-17.

¹¹⁸ No ano de 1928, cabe destacar a participação do urbanista francês Alfred Donat Agache na elaboração do novo plano de melhoramentos para a cidade. Segundo Abreu, “a decisão resultou de uma visita ao Rio de Janeiro do então diretor da Comissão de obras Novas, Fernando Martins, para tomar contato com as obras de remodelação da capital federal, conhecendo, na ocasião, o trabalho de Agache. Apresentado às propostas do Plano de Maciel, Agache endossou as aberturas das avenidas Farrapos e Borges de Medeiros, elogiando o projeto do viaduto Otávio Rocha do engenheiro Manoel Itaquy, e a criação de uma Avenida Beira-Rio nos moldes de avenida-parque”. ABREU FILHO, Silvio Belmonte. *Porto Alegre como cidade ideal: Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*. Tese de doutorado. Porto Alegre, 2006. P-90.

revestimento de cimento ligando todos os arrabaldes, até a Tristeza, possibilitando amplo desenvolvimento aos transportes coletivos em ônibus, valorizando, assim, extensíssimas zonas e ruas quase abandonadas¹¹⁹. Segundo Spalding¹²⁰, ainda na sua administração, ocorreram melhoramentos no fornecimento de água, com a ampliação das redes, e igualmente extensão das linhas de esgoto, com reforços nos recalques, que muito melhoraram a situação sanitária da cidade. O grande destaque da administração de Alberto Bins foi a *Exposição do Centenário Farroupilha*, por ele idealizada, que foi inaugurada no dia 20 de setembro de 1935 e encerrada em 16 de janeiro de 1936¹²¹.

Souza¹²² resume os acontecimentos das gestões de Otávio Rocha e Alberto Bins na cidade, e a importância do Plano Geral de Melhoramentos de 1914 durante esse período:

“Se Otávio Rocha deu início à implantação das idéias do Plano, Alberto Bins concluiu quase todas as obras por ele iniciadas e deu início a outras programadas. Nessa fase, o Plano de Melhoramentos foi o orientador de uma política da municipalidade que buscava mudar o aspecto da cidade. Abrindo as primeiras avenidas, liberando as áreas do centro, saneando e embelezando, ele cumpria seus objetivos originais”.

A seguir, tendo como pano de fundo os acontecimentos relatados até então, destacam-se os três projetos para a canalização do Riacho, idealizados nos anos de 1925, 1930 e 1935. Porém, antes da sua apresentação, vale lembrar que infelizmente os projetos originais não foram localizados. Desse modo, eles serão aqui apresentados a partir de suas exposições contidas no documento *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, que será analisado posteriormente. Este documento, produzido por Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria, reúne projetos e idéias dos engenheiros para a cidade entre os anos de 1936 e 1938. Neste, a dupla expõe os projetos dos autores Schneider, Medáglio e Ary Lima no intuito de elencar idéias e propostas sobre o

¹¹⁹ SPALDING, (1967). Op.cit.

¹²⁰ SPALDING, (1967). Op.cit.

¹²¹ A exposição foi montada sobre área da Várzea ou Campo da Redenção, destinada a Parque Municipal com projeto de Alfred Agache, que passou desde então a chamar-se Parque Farroupilha. Segundo Abreu Filho, apesar de terem restado poucas evidências da importância do evento para a cidade, o impacto da exposição para a construção da imagem urbana da cidade moderna transcende a esse legado físico. ABREU FILHO (2004). Op.cit. P-89.

¹²² SOUZA (2004). Op.cit. P-182.

tema da canalização do Riacho, buscando extrair pontos positivos e negativos, no intuito de justificar uma nova proposta de canalização.

Antes da apresentação destes três projetos, cabe destacar que as enchentes continuavam a assolar a capital. Nesse sentido, entre 1925 e 1935 (a última enchente havia sido em 1914, referida anteriormente) ocorreram mais três enchentes: uma entre setembro e outubro de 1926, e mais duas nos meses de junho e setembro de 1928¹²³.

2.2.1 - Projeto Schneider (1925)

Nesse contexto, em 1925, sob a administração do prefeito Otávio Rocha, foi realizada por Schneider a primeira proposta exclusiva para a canalização do Riacho. O projeto consistia na ligação direta da ponte da Azenha com o Guaíba, por um canal que correria paralelo as Ruas 28 de Setembro e Marcílio Dias, aproveitando a Rua 28 de Setembro como avenida lateral. Segundo o Relatório da Intendência Municipal de 1925, o conjunto canal/avenidas laterais, deveria ficar com uma largura de 65 metros, sendo 25 metros do canal e 20 metros de cada avenida lateral. Em sua proposta, Schneider estenderia o canal por 1.150 metros de extensão.

Segundo Paiva e Faria¹²⁴, *“obter-se-iam grandes vantagens com a adoção desse traçado, inclusive grande declive, grandes velocidades e, portanto, menor seção e menor custo do canal”*. Os autores revelam também que o ponto falho deste projeto era a passagem do canal pelo meio da Avenida Getúlio Vargas, já que a ponte futura que seria construída sobre esta avenida deveria ficar, pelo menos, na cota de nível 5,00 acima do nível das águas, criando assim um “calombo” no ponto de junção entre esta com a Rua 28 de Setembro, já que a última estava na cota 3,40m.

¹²³ Na enchente de setembro de 1928, foi calculado que umas 100 quadras encontravam-se debaixo d'água e que 30.000 pessoas haviam se visto obrigadas a abandonar seus lares. O Guaíba teria transbordado junto ao cais, alagando completamente as ruas entre ele paralelas. FRANCO (2006). Op.cit. P-146.

¹²⁴ PAIVA, Edvaldo Pereira & FARIA, Ubatuba de. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1938.

A apresentação do mapa de sua proposta, a seguir, auxilia no entendimento.

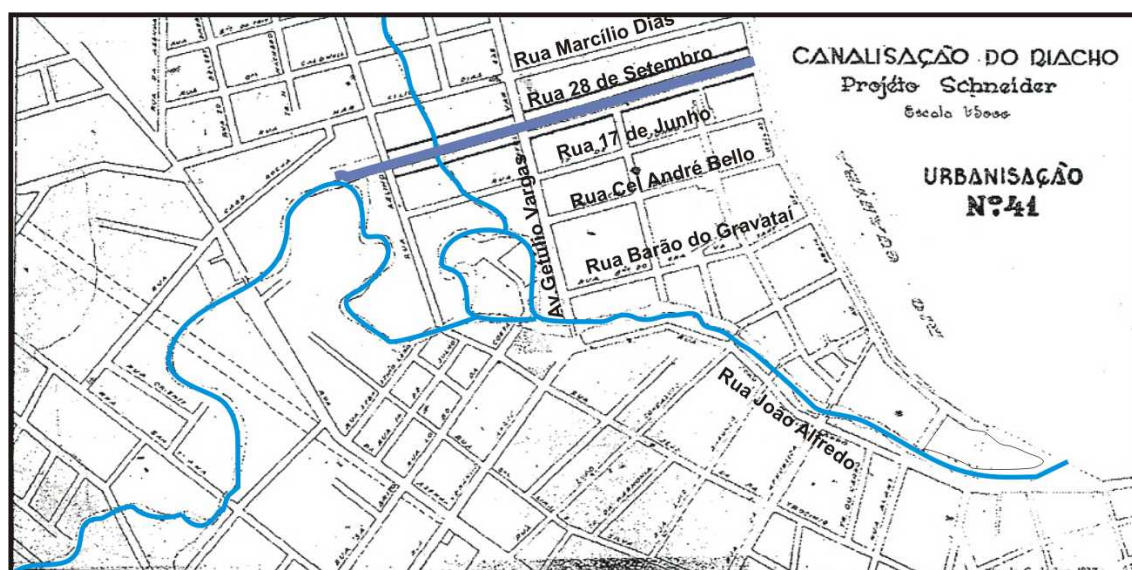


Fig. 22 - Planta parcial da cidade destacando o Projeto Schneider. A ilustração mostra a localização do novo canal em azul marinho, junto à Rua 28 de Setembro, e o Riacho em seu curso natural, em azul mais claro. Fonte: PAIVA & FÁRIA. Contribuição ao Estudo da Urbanização, 1937.

Fazendo um comparativo entre a proposta do plano de 1914 e a proposta de Schneider, se pode perceber a grande diferença entre o trajeto e a localização de ambas. Enquanto a de 1914 iniciava a nova foz canalizada bastante próxima a João Alfredo, no coração do atual Bairro Cidade Baixa, a proposta de Schneider tratou de deslocá-la sobre o leito da Rua 28 de Setembro, que era um local ainda pouco explorado, no Bairro Praia de Belas, alterando completamente o que previa a proposta anterior. Desse modo, era descoberta uma nova possibilidade, que por coincidência ou não, foi exatamente o local escolhido, anos depois, para ser iniciada a canalização. E é exatamente devido a esse fato, que o Projeto Schneider acabou servindo de referência para vários outros que o seguiram.

2.2.2 - Projeto Carlos Medáglio (1930)

Em 1930, quando a cidade estava sob a administração de Alberto Bins, o engenheiro Carlos Medáglio apresentou um projeto de canalização do Riacho

sob a forma de uma tese de doutoramento, junto à Escola de Engenharia. Além de uma vasta documentação sobre o estudo da canalização dos riachos Dilúvio e Cascata, Paiva e Faria¹²⁵ revelam que o projeto de Medáglio continha também o cálculo completo de uma rede de drenagem de toda a zona saneada, além de um projeto completo de aterros e arruamentos da zona compreendida entre as Ruas da Azenha, Sebastião Leão, Getúlio Vargas, Marcílio Dias e São João.

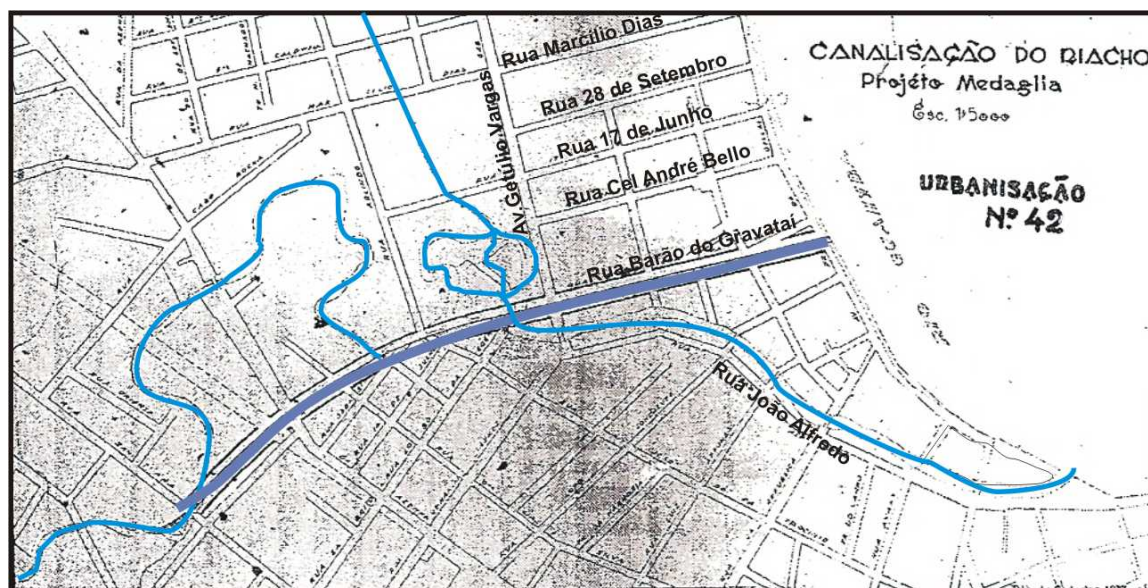


Fig. 23- Planta parcial da cidade destacando o Projeto Medáglio. A ilustração mostra a localização do novo canal em azul marinho, em leve forma de arco junto à Rua Barão do Gravataí, e o Riacho em seu curso natural, em azul mais claro. Fonte: PAIVA & FARIA (1937). Op. Cit.

O projeto em questão, bastante diferente dos dois anteriores, trazia a foz do Riacho canalizado novamente para o atual Bairro Cidade Baixa. Esta proposta consistia em fazer uma ligação direta entre a Rua Santana, em um caminho suavemente curvilíneo, de modo a atingir o Guaíba, aproveitando como limite lateral a Rua Barão do Gravataí. O primeiro trecho seria localizado entre as Avenidas Santana e Getúlio Vargas, sob a forma de um arco de círculo, e o segundo trecho, em linha praticamente reta, seguiria da Getúlio Vargas até o Rio Guaíba, costeando a Rua Barão do Gravataí. O conjunto total contaria com 43,50 metros de largura, onde 10 metros seriam do canal, cuja extensão total seria de 1.800 metros¹²⁶.

¹²⁵ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit.

¹²⁶ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit.

Segundo o Paiva e Faria¹²⁷, na proposta de Medáglio, o Arroio Cascata também seria canalizado, por uma galeria que seguiria pelo eixo da Rua Botafogo. Porém, ocorreu que, cinco anos depois deste projeto ter sido proposto, em 1935, sem levar em conta um projeto global para a canalização do Riacho, uma grande obra para a construção de uma ponte sobre a Avenida Azenha foi realizada, em homenagem ao aniversário do Centenário Farroupilha. Devido à impossibilidade de adequar as cotas de nível entre a nova ponte e o canal proposta por Medáglio, este projeto acabou sendo inviabilizado. Nesse sentido, a construção da nova ponte da Azenha, inaugurada no ano de 1936, foi o principal motivo que fez com que Paiva e Faria não utilizassem tal projeto como base para o seu novo, exposto em 1937. Segundo eles, até então, apesar da existência da nova ponte, o projeto Medáglio era visto como “*o mais completo e notável até hoje existente*”.

2.2.3 Projeto Ary de Abreu Lima (1935)

Cinco anos após a proposta concebida por Medáglio, concomitante à construção da nova ponte da Azenha, foi a vez do engenheiro Ary de Abreu Lima debruçar-se sobre a questão das cheias. No intuito de sanar o problema, Ary concebeu mais uma proposta, em 1935, que consistia em canalizar o Riacho de forma sinuosa, aproveitando as duas pontes existentes, uma sobre a Avenida Azenha, e outra sobre a Rua Getúlio Vargas.

A partir desta última ponte, o canal cortaria os quarteirões entre as Ruas Barão do Gravataí e Miguel Teixeira e desaguaria no Guaíba, junto ao trecho final da Rua Barão do Gravataí, como mostra a ilustração. Em 1936, portanto um ano após a publicação desta proposta, o comentário de Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria e relação a esse projeto era o seguinte:

“A única desvantagem desse traçado consiste na manutenção da ponte da Avenida Getúlio Vargas, pois para isso serão necessárias várias desapropriações na face da Rua João Alfredo, para dar passagem a um conjunto canal-avenida, de pelo

¹²⁷ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit.

menos, 50 metros de largura. Além disso, seriam necessárias diversas desapropriações no quarteirão fronteiro a Praça Garibaldi que, como a Rua João Alfredo, já é um lugar onde os imóveis estão relativamente valorizados".¹²⁸

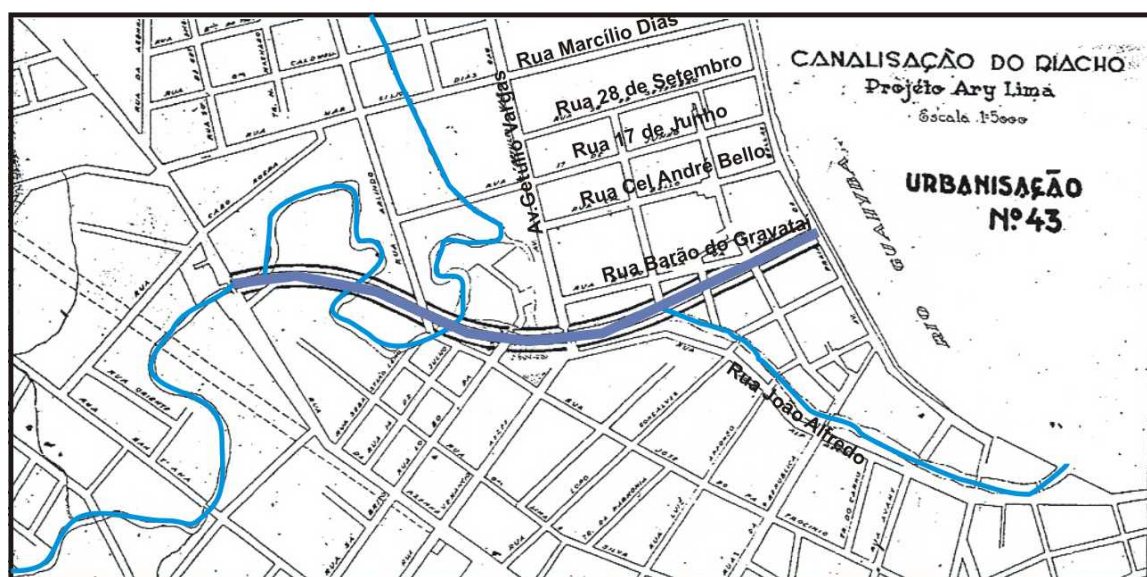


Fig. 24- Planta parcial da cidade destacando o Projeto Ary Lima. A ilustração mostra a localização do novo canal em azul marinho, que desagua no Rio junto a Rua Barão do Gravataí, e o Riacho em seu curso natural, em azul mais claro. Fonte: PAIVA & FARIA (1937). Op.Cit.

Sobre a proposta de Ary Lima, pode ser observada uma suave semelhança com a proposta do Plano de 1914, no que se refere à localização da nova foz canalizada. A apresentação desse projeto revela também o grande esforço empreendido pelo autor, no sentido de adequar ao máximo a nova Avenida do Canal à realidade existente, seja pela presença das pontes ou pelo seu novo traçado.

2.3 Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva: Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre (1936-1938)

Segundo Abreu Filho¹²⁹, desde o final dos anos 20, as limitações do Plano de Melhoramentos como instrumento urbanístico apto a lidar com as novas condições geradas pelo crescimento urbano de Porto Alegre tornavam-se evidentes. O autor refere-se não só aos limites de natureza física, já que, como

¹²⁸ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-166.

¹²⁹ ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. (2006). Op.cit. P-96.

vimos anteriormente, o Plano de 1914 abrangia somente o Primeiro Distrito da cidade, mas também aos limites de origem operativa e conceitual.¹³⁰

Atentos a isso, em 1935, os engenheiros municipais Edvaldo Pereira Paiva e Luis Arthur Ubatuba de Faria, no ano em que era finalizado o levantamento topográfico e cadastral de toda a península, resolveram, por iniciativa própria, desenvolver um *Plano de Avenidas* e uma série de estudos e projetos urbanísticos correlacionados para a cidade de Porto Alegre. Tais estudos revelavam características comuns ao Plano do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, e ao Plano de Avenidas de São Paulo, de Prestes Maia.^{131 / 132}

Em 1936, estas propostas, que são fruto de cerca de pouco mais de um ano de projetos e estudos para a cidade, foram unidas e apresentadas numa exposição de urbanismo de Porto Alegre. Posteriormente, em 1938, na administração de Loureiro da Silva, foram editadas, em conjunto, no documento chamado *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*¹³³.

A idéia central do projeto partia da criação de um *Plano de Avenidas*, no intuito de descentralizar e expandir a cidade, criando, em locais situados na

¹³⁰ Segundo Paiva, na justificativa inicial presente no documento que apresenta o projeto “[...] o *Plano Maciel* estava superado, pois correspondia a uma pequena parte da cidade, e suas teorias haviam sido ultrapassadas”. Essa situação levou ao progressivo consenso da necessidade de um plano conjunto para a cidade, nos moldes do que estava sendo proposto em outras cidades brasileiras. PAIVA, Edvaldo. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Porto Alegre, junho de 1951, p.10.

¹³¹ Conforme Abreu, sendo colegas na Divisão de Cadastro da Prefeitura Municipal, com o objetivo de formarem um “Plano Conjunto” para Porto Alegre, a dupla estudou urbanismo a partir de uma leitura sistemática da bibliografia disponível na Prefeitura. Desse modo, se utilizaram da tradução francesa de Camillo Sitte, e dois livros seminais, publicados para apresentar projetos urbanísticos e seus fundamentos, que são o *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, de Prestes Maia, e *Cidade do Rio de Janeiro: Extensão, Remodelação, Embelezamento*, de Alfred Agache. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de (2006). Op.cit. P-97.

¹³² Estes trabalhos foram amplamente divulgados pelo seu pioneirismo e pela sua abrangência, e publicados, separadamente, no Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. A chamada *Exposição de Urbanismo de 1936* ocorreu em um galpão desocupado na Rua da Praia, e foi a primeira do gênero em Porto Alegre, obtendo uma grande repercussão. Sobre as propostas surgiram diversos debates, artigos publicados e depoimentos, os quais foram editados em conjunto com o documento *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*.

¹³³ O documento inicia trazendo um capítulo sobre a evolução da cidade de Porto Alegre, desde sua formação até o tempo do presente, 1936, buscando um diagnóstico completo dos problemas urbanos da cidade, a partir dos quais são feitas as novas propostas. Seu diagnóstico apontava: conflitos entre o sistema viário existente e o crescente tráfego motorizado, congestionamento do centro da cidade, distâncias crescentes entre estes e os bairros, e também entre locais de moradia e trabalho.

periferia, novos pontos de convergência de tráfego e comércio. A teoria do *Plano de Avenidas*, conforme revela a dupla de engenheiros, era baseada nos estudos do urbanista francês Eugène Henard, principalmente no que se refere ao Perímetro de Irradiação¹³⁴, que já havia sido utilizada no *Plano de Avenidas para São Paulo*, de Prestes Maia. Além desta, o Plano aproveitava a mesma estrutura viária utilizada pelas avenidas radiais e perimetrais recém pavimentadas por Alberto Bins, citadas anteriormente¹³⁵.

O Plano Geral de Melhoramentos de 1937, como foi também chamado, previa, além da criação do sistema de novas avenidas radiais e perimetrais, alguns alargamentos viários, principalmente nas antigas radiais do centro. Além disso, este plano geral propunha a criação de novos centros secundários, com vida própria, no intuito de expandir a cidade. Desse modo, o resultado seria, segundo os autores, uma “estrutura urbana multipolarizada”, com um sistema de anéis concêntricos de ruas hierarquizadas, com um bairro operário na zona norte (chamado Bairro Industrial do Vale do Gravataí) e um novo bairro residencial na zona sul (chamado Bairro Residencial Praia de Belas), urbanizando uma extensa área de aterro ao longo da enseada da Praia de Belas, aos moldes do que vinha ocorrendo no Rio de Janeiro.

Sobre o interesse despertado pelo poder público, nessa época, para a formação de um bairro totalmente novo e urbanizado na Praia de Belas, além das influências vindas do Rio de Janeiro, vale lembrar que as propostas de Paiva e Faria feitas a partir de 1936 são ligeiramente posteriores à época da implantação das linhas de ônibus, em 1932, que, atravessando o centro da cidade pela Praia de Belas até a zona sul, dava plenas condições de desenvolvimento àquela região, como foi visto no capítulo anterior. Assim, na medida em que a cidade ia se expandindo, as atenções do poder público

¹³⁴ Adaptado para Porto Alegre, o perímetro de Irradiação, segundo os autores, teria as seguintes funções: descentralizar a vida comercial, ampliando o centro, desviar o tráfego de passagem, distribuir a circulação pelas ruas secundárias, integrar no centro os setores abandonados, e conservar o aspecto local. PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-46.

¹³⁵ Um “sistema de avenidas” era definido por Paiva e Faria como “o conjunto das veias necessárias à circulação no corpo chamado cidade, necessário a sua vida”, onde “qualquer engorgitamento que se processe nesse sistema pode provocar a degenerescência de todo o organismo”. PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-46.

começavam a se voltar para esta região, assim como para a sua vizinha, mais próxima ao centro, zona da cidade baixa.

2.3.1 Proposta para a Avenida do Canal e seus projetos complementares

O tema da canalização do Riacho, que é a principal razão da exposição destes estudos na presente dissertação, obteve grande destaque nos estudos de Paiva e Faria. Os engenheiros empenharam-se em buscar uma série de dados relativos ao território que abrangia a antiga cidade baixa, a ponta da cadeia e também o litoral da Praia de Belas. Segundo ambos, esses locais eram considerados, ainda nessa época, um entrave ao desenvolvimento da cidade, devido a suas precárias condições de urbanização, expressas através das más condições higiênicas, da falta de calçamento e esgotos nas ruas, da presença do lixo, do problema das enchentes e do abandono geral destes locais pelo poder público.

Ainda conforme os autores, apesar do pleno desenvolvimento urbano da cidade e da proximidade destes locais em relação ao centro, era chocante o estado de decadência da área em que se encontravam. Urgia, fundamentalmente, a necessidade de um projeto de urbanização que contemplasse todos esses locais. Mas para tal, os engenheiros afirmavam: *“todo e qualquer projeto de urbanização do local depende de prévia canalização do Riacho”*.¹³⁶ A seguir, o relato da dupla sobre a situação da área e da fundamental importância por eles atribuída a um projeto de saneamento nesse local:

“Uma das causas de excessivo desenvolvimento em superfícies de nossa cidade é a existência de grandes áreas não saneadas próximas ao centro. A bacia do curso d’água chamado Riacho, está incluída nesta asserção, pois trata-se de uma área de cerca de 300 hectares de terras muito baixas, extremamente insalubres e flageladas por cheias periódicas. São imensos quarteirões em cujo interior se encontra denso mato e variadas espécies de animais daninhos. E isto a dois quilômetros do centro. [...] A necessidade da extirpação desse mal pelo saneamento e conseqüente higienização de toda a zona tem sido um dos problemas mais estudados desde muito tempo, e se sucedem os projetos de saneamento desses locais sem que qualquer medida prática tenha sido tomada. A conquista dessa enorme área para a cidade deve ser um dos

¹³⁶ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-93.

pontos cardeais para qualquer plano de remodelação para Porto Alegre, pois com o saneamento dessa zona teremos dado um imenso passo no sentido de transformarmos a nossa cidade".¹³⁷

Ocorreu então que Paiva e Faria se dispuseram a formular uma proposta para a canalização do Riacho, com base no conhecimento de todas as outras apresentadas até então, buscando, assim, justificar a sua:

*"Em nosso traçado levamos em conta os seguintes fatores: a) valores das desapropriações; b) a necessidade dum encurtamento máximo do canal, afim de aumentar o declive e diminuir o custo da obra; c) o aproveitamento da topografia do terreno a fim de evitar grandes cortes; d) a possibilidade de projetar arruamentos em boas condições técnicas, estéticas e econômicas."*¹³⁸

Sua idéia baseava-se primeiramente na concepção de uma idéia de caráter global para a canalização do Riacho, porém seu projeto específico limitava-se a área de abrangência da foz do Riacho até a Ponte da Azenha, que acabara de ser construída. Sobre o novo traçado proposto para a canalização, os autores esclarecem:

"Aproveitamos a ponte da Azenha, recentemente construída. Desse ponto para a jusante o traçado é o seguinte: inicialmente um trecho em reta (50 metros). Dever-se-á canalizar para montante dessa ponte um trecho em reta. Em seguida, um trecho em curva de raio igual a 300 metros e extensão retificada igual a 270,40 metros. Esse trecho em curva é ligado a outro, também em curva, de sentido inverso, por uma tangente de 270 metros de extensão. O novo trecho em curva tem também um raio igual a 300 metros e uma extensão retificada de 179,70 metros. Desse ponto, o canal segue em linha reta, atravessa a Av. Getúlio Vargas sob a nova ponte a ser construída, 75 metros mais para o sul do que o atual, e continua paralelamente a Rua Barão do Gravataí, que deverá servir como avenida lateral, acompanhando a quebrada que faz essa rua na esquina da Rua Baronesa do Gravataí (nesse ponto demos ao canal uma superlargura) e vai assim até a praia de Belas, onde desembocará. (Este projeto leva em conta a construção do novo bairro residencial nessa praia)".¹³⁹

É importante salientar que a apresentação deste novo projeto de saneamento constituía-se como parte fundamental de um *Plano Geral* formulado pelos autores para toda a cidade, uma vez que a canalização do Riacho, então chamada Avenida do Canal, seria parte importantíssima de uma rede viária que permitiria a ligação de zonas industriais da cidade, concentradas ao norte, com zonas residenciais, no vale sul, gerando enormes benefícios para muitas

¹³⁷ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-158.

¹³⁸ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-168.

¹³⁹ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-168-169.

regiões.

Também faz-se necessário frisar que qualquer explanação feita sobre esta proposta envolve fundamentalmente a apresentação de projetos complementares a este. São eles, além do Plano Geral de Avenidas, o projeto de Entrada da Cidade, (Ponta da Cadeia) o reloteamento da Praia de Belas, e a implantação de um “sistema de verdes públicos”¹⁴⁰, cujo elemento principal era a criação de uma grande cunha de parques ao longo do Riacho canalizado.

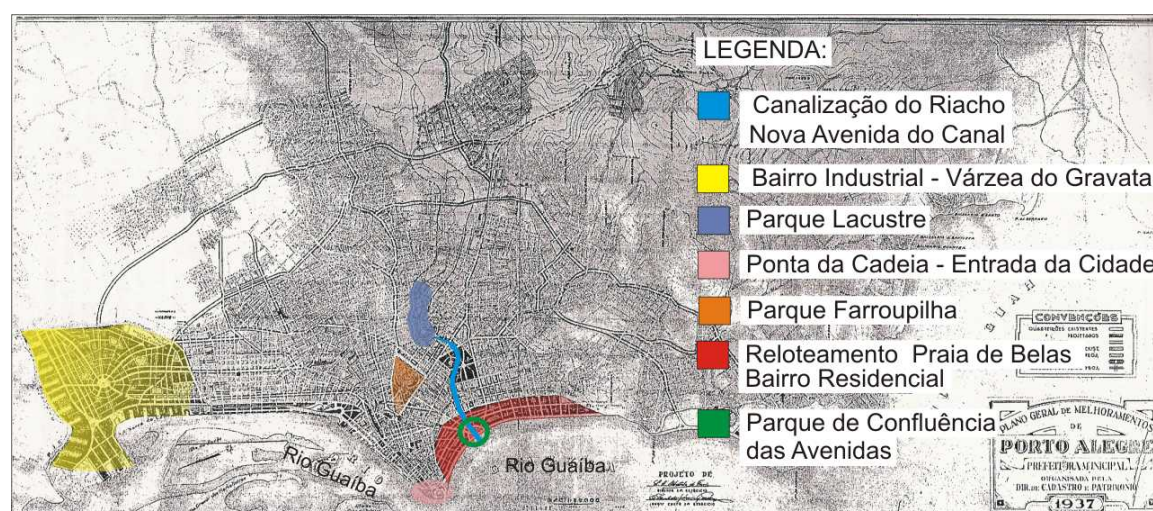


Fig. 25- Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre. Planta Geral do Plano. Em destaque, o desenho da autora sobre o mapa localiza as áreas referenciadas no texto. Fonte: PAIVA & FARIA (1937). Op. Cit.

Em termos gerais, a localização da nova foz do Dilúvio canalizado dependeria então da criação de um novo bairro residencial modelo nas margens do Guaíba, o Praia de Belas. Este projeto se realizaria através do aterramento de uma zona junto ao novo bairro e também da criação de uma praia artificial onde se localizariam balneários. O sistema de avenidas, ao qual a nova Avenida do Canal pertenceria, convergiria para um esquema semi-circular, que terminaria junto ao Guaíba, em um Parque de Confluências, que seria um grande parque verde. Na figura anterior, o Plano dos engenheiros mostra sua abrangência na cidade e destaca a localização dos principais projetos referidos no texto.

¹⁴⁰ Paiva e Faria, nos dois novos bairros projetados – bairro industrial da Várzea do Gravataí e bairro residencial Praia de Belas – destinaram altas porcentagens das respectivas áreas para a implantação de parques, praças e playgrounds. No Bairro Praia de Belas projetaram três parques: o Parque de Confluências, com 35.000m², o Parque da Ponte de Pedra, com 30.000m², e o Parque Padre Cacique, com 35.000m². Ver PAIVA e FARIA, op.cit. P-129-130.

A nova Avenida do Canal dividiria o Parque de Confluências em dois segmentos simétricos. Essa avenida teria cinquenta e cinco metros de largura, com amplos passeios e duas faixas destinadas ao trânsito. Além de ligar o novo bairro Praia de Belas com a Azenha e o Menino Deus, a avenida transformaria toda a zona das ruas Barão e Baronesa do Gravataí, prevendo também a extinção da Ilhota e a remodelação da Praça Garibaldi. Junto ao Parque de Confluências, o canal do Riacho passaria por baixo das avenidas Circular e Beira-Rio, sendo que, na Avenida Circular, segundo os autores, poderia ser construída uma “ponte monumental”.¹⁴¹



Fig. 26- Urbanização da Praia de Belas.



Fig. 27- Entrada da Cidade.



Fig. 28- Parque de Confluências.

Proposta de implantação completa da Urbanização da Praia de Belas. Destaque para a proposta da Avenida do Canal, em azul, o projeto do Parque de Confluências, no encontro do Rio Guaíba com a Foz do Dilúvio, em amarelo, e o projeto para a Entrada da Cidade, em vermelho. Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia, 1937.

Na seqüência, acompanhando o percurso da Avenida do Canal rumo à Viamão, havia a hipótese, segundo os autores, de utilizar o Projeto de um Parque Lacustre, em trecho da Avenida do Canal que na época havia sido considerado desaconselhável para canalização, localizado entre as Ruas Santana e Boa Vista. Segundo consta no documento, o projeto do Parque Lacustre fora idealizado pelo então ex-prefeito Alberto Bins, e teria surgido na época como um dos maiores parques da cidade na criação do sistema dos “verdes públicos” a serem criados na cidade.

Sobre a implantação do Parque Lacustre junto ao projeto de canalização,

¹⁴¹ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-106.

Paiva e Faria sugeriam o seguinte:

“Para montante da Rua Santana, consideramos economicamente desaconselhável a canalização do Dilúvio devido à rarefação de construções e a inexistência de vias de tráfego intenso. Apesar disso, esboçamos no projeto a continuação do conjunto canal-avenida marginal até a Rua Barão do Amazonas, nos limites da cidade. Uma solução mais simpática, seria, entretanto, a construção dum parque lacustre nessa zona.[...] Para isso seria desapropriada toda a zona atingida pelas enchentes, até a cota máxima. [...] Nesse local seria construído um parque pitoresco. O Dilúvio seria mantido em seu leito atual, sofrendo somente pequenas retificações necessárias e feitos taludes de grama. O parque seria todo contornado por uma avenida de, pelo menos, 30 metros de largura”.¹⁴²

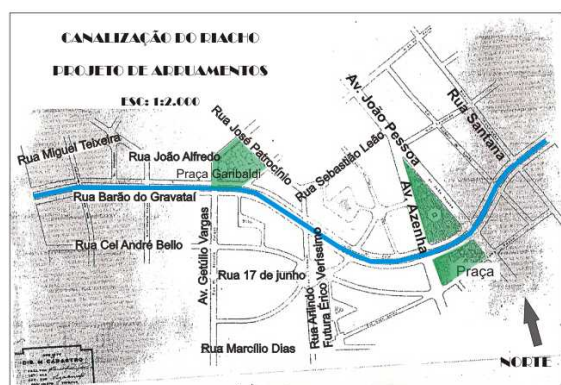


Fig. 29- Planta Parcial da cidade. Destaque para trecho da foz em direção ao Parque Lacustre. Implementação dos verdes públicos ao longo do novo canal.

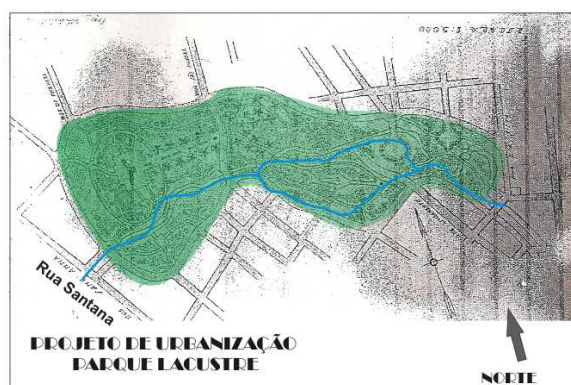


Fig. 30- Projeto do Parque Lacustre, idealizado por Alberto Bins.

Fonte das figuras 29 e 30: PAIVA & FARIA (1937). Op. Cit.

Um ponto característico desses estudos, amplamente discutidos, foi a preocupação em criar sempre uma estrutura viária como base da urbanização. Como se pode observar na figura anterior, Paiva e Faria projetaram vários arruamentos novos para um determinado trecho da nova avenida, compreendido entre as ruas Sebastião Leão, José do Patrocínio, Getúlio Vargas, Marçílio Dias, Cabo Rocha e Azenha. O mesmo foi feito com o quarteirão entre as ruas Lima e Silva, Avenida do Canal, Arlindo (atual Érico Veríssimo) e Sebastião Leão e também com o quarteirão entre a Avenida Getúlio Vargas, Coronel André Belo, Arlindo e Avenida do Canal. As definições de gabarito das ruas sempre acompanharam tais estudos.

Por outro lado, a questão do ajuste entre as cotas de nível do novo projeto de canalização com os níveis existentes foi praticamente inexplorada, pois ao longo de todo o documento chama a atenção que esta só é pronunciada

¹⁴² PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-178.

no que diz respeito a Avenida Getúlio Vargas e a nova construção de sua ponte¹⁴³, e, posteriormente, quando é mencionado que o aterro deveria ficar na cota 3.60 metros¹⁴⁴. Seguindo este raciocínio, porém, a figura seguinte, que destaca o perfil transversal da Avenida do Canal, deixa a desejar em termos de definição de cotas de nível, porém, se mostra bastante completa no que se refere às medidas de largura dos arruamentos.

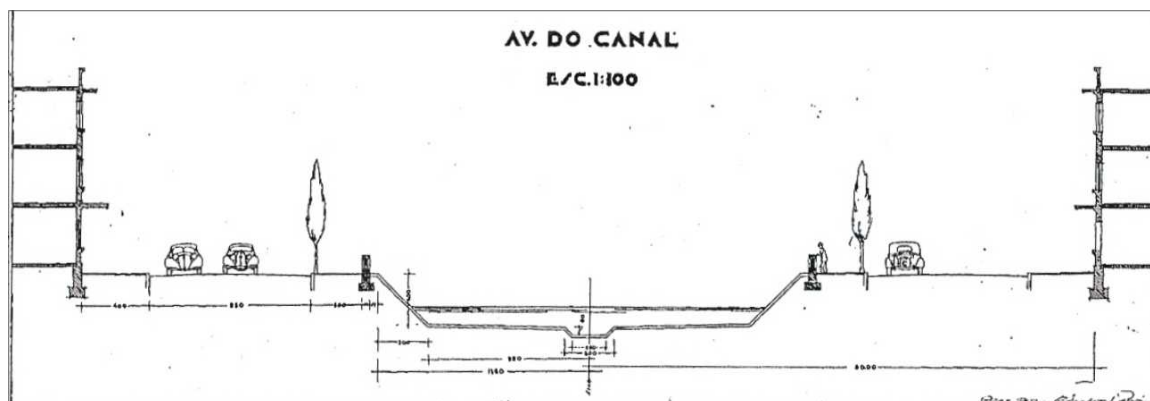


Fig. 31- Corte Esquemático da Avenida do Canal. Fonte: PAIVA & FARIA (1937). Op. Cit.

Cabe enfatizar ainda que, devido ao fato de os estudos de urbanização dos autores terem sido realizados por um período de aproximadamente dois anos, e publicados, por partes, ao longo deste tempo, ocorre que, em algumas propostas, são levadas em conta mais de uma possibilidade de projeto para uma mesma área. Isso ocorreu também com a proposta da canalização. Os autores revelam, em seu texto, que apesar de terem adotado em planta este traçado, explicado anteriormente, os cálculos de vazão e dimensionamento do novo canal haviam sido feitos com base no percurso existente. Estas discrepâncias ocorrem também na existência do Parque Lacustre, que em algumas plantas da canalização não consta como parte do projeto, como revelaram os autores na citação anterior.

Vale ressaltar a preocupação dos autores em realmente executar esses estudos. Sobre a viabilidade de execução desse projeto especificamente,

¹⁴³ Conforme o documento: “[...] o grede da Avenida Getúlio Vargas deverá sofrer pequena modificação, pois a cota neste ponto (local da futura ponte) é de 4.20 mts. A ponte atual está a 5,00.” PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-170.

¹⁴⁴ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-171.

colocavam:

“Achamos possível a execução desse projeto, porém por etapas, dada a situação financeira do Município. Ainda mais, consideramos essa obra rentável para o Município, pois seria valorizada uma enorme zona que renderia, no futuro, mais do que hoje. Outra possibilidade seria a execução imediata e total por particulares, que deveriam receber determinadas vantagens concedidas pelo Poder Público. Porém, de uma maneira ou de outra devemos nos resolver a atacar essa obra que, executada, será dum benefício incontestável para nossa cidade.”¹⁴⁵

Após a apresentação das idéias de Paiva e Faria, partilha-se aqui da colocação de Abreu Filho¹⁴⁶, que afirma que tanto o projeto de urbanização da Ponta da Cadeia (Entrada da Cidade), quanto do novo bairro residencial Praia de Belas revelam influência direta do Plano Rio de Janeiro, de Alfred Agache. De forma geral, conforme já comentado anteriormente, pode-se destacar também, além da influência de Agache, as referências aos estudos de Prestes Maia e Daniel Burnham, explicitadas pelos próprios autores.

Eis a transcrição de parte do discurso de Edvaldo Pereira Paiva na apresentação do Projeto de Remodelação da Praia de Belas, onde o autor cita expressamente palavras de Daniel Burnham, idealizador do Plano de Chicago, para justificar sua proposta:

“Não fizemos mais do que procurar concretizar os princípios do urbanismo moderno, e nos guiamos, principalmente, pelo seguinte pensamento devido a Daniel Burnham, o grande ideador do Plano de Remodelação de Chicago: ‘Nada de planos acanhados! Nada de planos pequenos! Eles não tem o privilégio de sacudir com os nervos dos homens e quase nunca são executados. Levantai, pois, planos grandiosos! Eu creio no futuro do trabalho e lembro que projetos assim são como os diagramas lógicos, continuam a viver através dos tempos e ajustam-se sempre à intensidade creadora do progresso’.”¹⁴⁷

Nessa linha, a afirmação de Bohrer¹⁴⁸, ao estudar as proposta de Paiva e Faria para o aterro junto ao centro e a Praia de Belas, tende a fazer sentido. A autora coloca que tanto as características da monumentalidade do centro cívico do projeto para a Entrada da Cidade quanto as do Parque das Confluências

¹⁴⁵ PAIVA & FARIA (1938). Op.cit. P-106.

¹⁴⁶ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-106.

¹⁴⁷ Paiva, Edvaldo Pereira. Artigo intitulado *Novo bairro residencial*. Revista de Engenharia, 1936.

¹⁴⁸ BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Dissertação de Mestrado. UFRGS, 2001.

revelam características da arquitetura Art Déco e do Movimento City Beautiful, além da influência direta do Plano do Rio de Janeiro, como mostram as imagens a seguir.

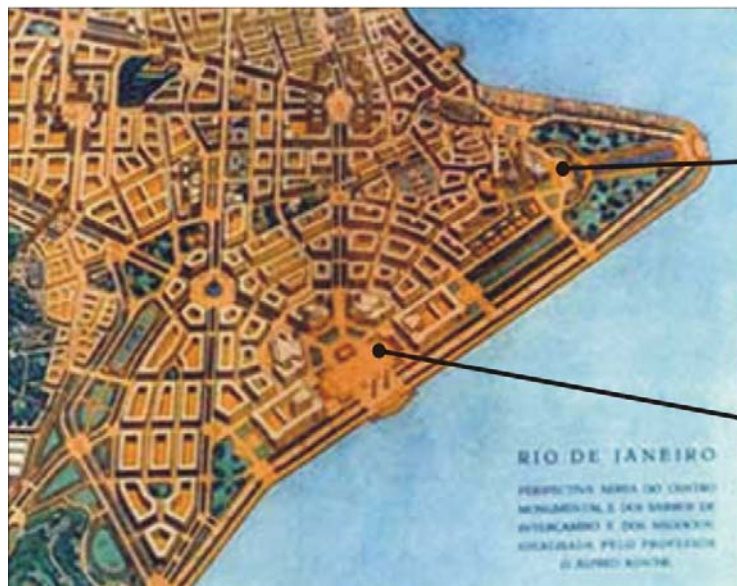


Fig. 32- Plano para a cidade do Rio de Janeiro. Alfred Agache, 1930.



Fig. 33- Entrada da Cidade - Porto Alegre. PAIVA E FARIA (1937). Op.Cit.



Fig. 34- Parque de Confluências - Porto Alegre. PAIVA & FARIA (1937). Op. Cit.

Apesar de estas características arquitetônicas estarem presentes, é possível que estes paradigmas tenham atingido os autores de maneira indireta. Nessa linha, é o que sugere o depoimento crítico do próprio Paiva sobre seus estudos, em 1951:

*“... dedicamos nossos esforços quase que exclusivamente ao problema viário. Essa visão unilateral do problema era resultado, em parte, do grau de nosso desenvolvimento teórico e, em parte, das tendências urbanísticas então dominantes. Recebemos a influência dos métodos e das soluções preconizadas em dois grandes trabalhos – o ‘Plano do Rio de Janeiro’, de autoria do arq. A. Agache e o ‘Plano de Avenidas de São Paulo, do urbanista patricio F. Prestes Maia’. Do trabalho do primeiro aprendemos, tão somente, a técnica de tratamento urbano de caráter monumental, típico da urbanística clássica e, do segundo, os métodos de análise e solução dos problemas viários de uma cidade contemporânea”.*¹⁴⁹

A partir do comentário de Paiva, tudo leva a crer que toda e qualquer influência advinda de outros autores referentes a projetos, ideologias e teorias internacionais tenham sido conhecidas pela dupla de engenheiros através das propostas para o Rio de Janeiro e São Paulo. Porém, vale salientar que não cabe a esta pesquisa aprofundar-se sobre estas questões, bem como julgar o

¹⁴⁹ PAIVA, Edvaldo. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Porto Alegre, junho de 1951. P-11.

mérito das propostas de Paiva e Faria, que foram bastante criticadas no decorrer dos anos.

A esta pesquisa cabe apenas, dentro dos seus limites, ampliar a divulgação desses estudos, principalmente no que diz respeito à canalização Riacho. Nesse sentido, a existência dos mesmos, e de sua compilação através do documento chamado *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, foi fundamental. Isso se revela tanto pelo conhecimento da proposta específica dos autores para a canalização do Dilúvio quanto pelo fato de este documento conter um material único referente às propostas anteriores de Schneider, Medáglio e Ary Lima, já apresentadas aqui.

2.4 Um Plano de Urbanização para Porto Alegre: Os projetos de Gladosch e o início das obras da canalização do Riacho (1938-1943)

Finalmente, na administração do prefeito José Loureiro da Silva, que governou a cidade de 1937 a 1943, as obras da canalização do Riacho começaram a sair do papel. Loureiro assumiu a cidade em meio a uma crise política nacional, que culminou com a decretação do Estado Novo. Abreu Filho¹⁵⁰ explica:

“O novo prefeito assumiu com forte apoio político e popular, encerrando um ciclo de quarenta anos de predomínio dos positivistas do PPR no governo local, mas dentro do que se convencionou chamar Estado Novo, regime autoritário de inspiração corporativa com um projeto de modernização conservadora do país. Administrava por decretos, sem Câmara Municipal, prestando contas apenas ao governador. O prefeito centrou seu discurso e sua prática na modernização da cidade, e procurou legitimidade e apoio para tanto na discussão e divulgação pública das ações, na colaboração de especialistas e na criação de Conselhos”.

Em dezembro de 1938, o arquiteto Arnaldo Gladosch, que havia trabalhado com Agache na elaboração do Plano do Rio de Janeiro, em 1930, foi contratado por Loureiro da Silva para promover a realização do Anteprojeto do Plano Diretor da cidade de Porto Alegre. Nesta época, o então prefeito projetava grandes obras, especialmente viárias, para marcar seu governo, e requeria, para

¹⁵⁰ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-121.

tanto, um conjunto de propostas para orientar e articular as obras planejadas.

Gladosch foi contratado para a organização do Plano Diretor do Município de Porto Alegre, no intuito de solucionar questões relativas ao saneamento e expansão da cidade, orientação e regularização do traçado de suas vias de comunicação, distribuição dos espaços livres e ampliação de seu porto. Segundo Abreu Filho¹⁵¹, o seu contrato especificava a apresentação de estudos preliminares para o Plano Diretor, para reformulação do centro da cidade, e também para o saneamento e urbanização da Praia de Belas e do Vale do Riacho. O autor resume, com muita clareza, cláusulas publicadas na íntegra no documento *Um Plano de Urbanização*, que identificam a imensa responsabilidade assumida por Gladosch, além de auxiliar na compreensão dos projetos que serão apresentados posteriormente:

*“Aprovados os estudos preliminares, Gladosch deveria submeter as plantas definitivas do Projeto de Saneamento e Urbanização da Praia de Belas e Vale do Riacho (nas escalas de 1:1.000 até 1:100, a juízo da Prefeitura), Planta Geral do Município (na escala 1:10.000), e o Plano Diretor da Cidade (em escala 1:2.000 e 1:1.000), com plantas gerais de Zoneamento, Traçado das redes e Distribuição de Espaços Livres Públicos em escala 1:10.000, e seções detalhadas das principais vias, praças, estudo de sua arborização e gabarito das edificações. Além disso, comprometia-se com Projetos de Urbanização (em escala 1:2.000) para diversos equipamentos (Jardim Botânico, Horto Florestal e Cidade Universitária), com a elaboração de projetos arquitetônicos típicos para Escola Pública de 250 alunos e Mercado Local, a organização de uma extensa coleção de estatísticas, e ainda o anteprojeto da legislação do Plano”.*¹⁵²

O arquiteto Gladosch dedicou-se a este trabalho de 1938 a 1941, através da organização e produção de uma série de quatro estudos sucessivos para a cidade, que foram denominados *Planos* ou *Anteprojetos*. Na medida em que iam sendo feitos, os estudos eram submetidos ao Conselho do Plano Diretor¹⁵³. A partir dos seus detalhamentos, iria formar-se um Plano Diretor.

No final da gestão de Loureiro da Silva, em 1943, todos estes estudos foram compilados e organizados como uma espécie de relatório de

¹⁵¹ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-123.

¹⁵² ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-123.

¹⁵³ O Conselho do Plano Diretor era formado por 16 membros, representantes dos mais variados segmentos. Segundo De Grandi competia a este: “a) examinar, propor alterações e votar projetos de reforma urbana; b) retocar ou ampliar projetos do Plano Diretor; c) fiscalizar a execução dos projetos aprovados.” DE GRANDI, C. Loureiro da Silva: o charrua. Porto Alegre: Literaris, 2002.

administração em forma de livro, intitulado *Um Plano de Urbanização*. O documento contém projetos já executados, em execução e a executar por esta administração. Nele também se encontram, nos moldes do documento *Contribuição*, uma evolução histórica de Porto Alegre e seus problemas atuais, os primeiros planos para a cidade, e justificativas da necessidade da criação de um Plano. Além disso, o documento contém também atas de reuniões relativas às apresentações dos projetos de Gladosch ao Conselho do Plano Diretor e apresenta, pela primeira vez, aportes teóricos e conceituais sobre plano diretor e expediente urbano. Tais aportes foram trazidos devido ao fato de, por sugestão de Gladosch, Loureiro da Silva ter enviado Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva ao Uruguai, para que realizassem estudos no Instituto de Urbanismo de Montevideu. O curso era dirigido pelo urbanista Maurício Cravotto, de renome mundial, e era o único nesta especialização existente na América Latina. Ambos retornaram com o título de Urbanista e Arquiteto-Paisagista, incumbidos de organizar e criar a seção de expediente urbano do Plano.¹⁵⁴

Abreu Filho¹⁵⁵, ao dissecar a estrutura de *Um Plano de Urbanização* em sua tese de doutorado, revela que os quatro estudos de Gladosch encontram-se no documento de forma desordenada e confusa. Segundo o autor, o conjunto de plano, anteprojetos, projetos urbanos e projetos arquitetônicos elaborados por Gladosch para Porto Alegre encontra-se disperso ao longo desse documento, junto a projetos de órgãos técnicos municipais e de outros arquitetos, projetos de infra-estrutura e de obras.¹⁵⁶

Em termos gerais, na apresentação de seu Plano Diretor, sobressai-se a preocupação de Gladosch em lançar uma rede viária primária sobre a estrutura real existente na cidade. Sua idéia era reforçar o sistema de radiais que ligavam

¹⁵⁴ SOUZA, Célia Ferraz de. Trajetórias do Urbanismo em Porto Alegre 1900-1945. Urbanismo no Brasil 1895-1965. In: Maria Cristina da Silva Leme. (coord.). 1985.

¹⁵⁵ ABREU FILHO (2006). Op.cit.

¹⁵⁶ Sendo assim, é oportuno salientar que, em relação à proposta geral de Gladosch para a canalização do Riacho, esta consta desde o primeiro até o quarto estudo, sofrendo pequenas alterações. Porém, somente no terceiro e quarto estudos se encontram desenvolvidas separadamente uma série de soluções para o problema do Riacho, que abrangem desde idéias mais gerais de zoneamento, a exemplo do projeto de Reloteamento total da região compreendida entre a Azenha e a Praia de Belas (3º estudo), até projetos de cunho mais específico, como o projeto da Feira de Amostras e da Cidade Universitária (4º estudo).

o centro aos bairros, que seria complementado com vias circulares que assegurariam a ligação entre os diversos bairros, aproximando-se ao máximo do modelo ideal de cidade rádio-concêntrica.¹⁵⁷ Esta rede, segundo Gladosch¹⁵⁸, “estabeleceria uma ligação lógica entre os centros urbanos e as Zonas de Habitação”. O autor buscou ainda, com este Plano, simplificar ao extremo a rede de vias primárias, principalmente na vizinhança do centro da cidade. Outro ponto importante do Plano era a criação de “Superfícies Verdes”, não só nas bordas do Rio, como o autor enfatizava, mas em toda a cidade.

A criação desse conjunto de “Superfícies Verdes” era fundamental no Plano Gladosch, cuja realização era intrinsecamente ligada ao Saneamento da Praia de Belas e do Vale do Riacho, como o autor revela a seguir, também na apresentação do Plano:

“Um ótimo ponto de partida para o estabelecimento de um sistema faixas verdes seria o saneamento da Praia de Belas, e em sua continuação, a obtenção, ao longo de todo o curso fluvial de um grandioso espaço para a construção de um parque, atendendo sempre a exigência de ser a margem do rio acessível para o público e nunca constituir propriedade particular”. [...]. “Depois, pela regularização do Riacho seria formada, além de superfícies edificáveis, uma faixa verde ideal que, partindo da Praia de Belas se estenderia até o fundo da zona rural, atravessando o eixo de um território edificável, de alto valor no futuro”.¹⁵⁹

Esta foi a deixa para a apresentação das primeiras intenções de Gladosch para a canalização do Riacho e o saneamento da região, que são o ponto fundamental de interesse desta pesquisa, no que se refere ao Plano Gladosch.¹⁶⁰

2.4.1 O Saneamento do Vale do Riacho nos estudos de Gladosch

No documento *Um Plano de Urbanização*, o modo de apresentação da solução proposta para a canalização do Vale do Riacho idealizada por

¹⁵⁷ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-138.

¹⁵⁸ SILVA, J. L. da. Um Plano de Urbanização, 1943. s.n. s.l.

¹⁵⁹ SILVA, J. L (1943). Op. cit. P-130.

¹⁶⁰ Devido a grande quantidade de proposições de Gladosch para Porto Alegre, e da quantidade de análises sobre estes estudos, partes-se diretamente, na presente dissertação, em busca de seus projetos relativos ao Saneamento do Vale do Riacho.

Gladosch, segue, de maneira geral, os mesmos passos do documento *Contribuição*, referente a este assunto. São ressaltadas novamente as condições precárias do território da antiga cidade baixa e da Praia de Belas, os problemas relativos às enchentes e o grande potencial da região devido à proximidade com o centro, além de breve relato sobre as propostas de canalização feitas até então. A importância da realização deste projeto para a cidade se observa através da ata da 2ª Reunião do Conselho do Plano Diretor, realizada em 9 de maio de 1939:

*“O grande problema, diremos n.º 1 de Porto Alegre, é o aproveitamento, para urbanização, das grandes áreas marginais do Riacho. Áreas estas insalubres, sujeitas às inundações pelas enchentes do rio e que, portanto, representam um sério entrave à desejável continuidade de desenvolvimento da zona urbana da cidade. Foi por este motivo que, uma vez assentado o Projeto do Plano Diretor em suas linhas gerais, iniciamos os estudos mais detalhados deste plano pelo projeto de saneamento e urbanização da Praia de Belas e canalização do Riacho, da ponte da Azenha ao Guaíba. A área a ser beneficiada tem uma superfície de 140 hectares, hoje pobremente habitada, pois sua população pelas apurações do censo imobiliário, conta somente cerca de 50 habitantes por hectare. Nesta mesma área, distante somente 2.000 metros do centro da cidade, depois de saneada, poderão ser construídas as moradias para cada 300 habitantes por hectare, isto é, para uma população de cerca de 42.000 pessoas”.*¹⁶¹

Gladosch, como já visto, considerava que a canalização do Riacho e o saneamento desta região ofereceriam uma área estratégica para a urbanização, que até então havia sido sub-aproveitada. Na terceira parte do documento *Um Plano de Urbanização*, em capítulo intitulado “O Saneamento dos Vales”, Gladosch aponta que foram estudadas duas hipóteses para a canalização:

*“Existem dois métodos para concretizar a canalização do Riacho. No primeiro, manteríamos o atual curso com as necessárias retificações, alargaríamos as ruas de passagem, etc. Com isso, entretanto, só criaríamos vantagens monetárias para os proprietários dos imóveis lindeiros, que então gozariam de sua valorização. No segundo método, mais racional, retificaríamos todo o traçado do Riacho, sem levar em consideração o atual leito, procurando obter menor extensão do canal e, portanto, maior declive, maior capacidade de vazão e menores seções, o que representa maior economia”.*¹⁶²

Após discussão e análise das duas hipóteses, a segunda opção foi escolhida para execução, e, em meados de 1940, já estava sendo colocada em prática por esta administração, como se nota através da narrativa de Gladosch:

¹⁶¹ SILVA, J. L. (1943). Op. cit. P-137.

¹⁶² SILVA, J. L. (1943). Op. cit. P-47.

*“Em nosso projeto (no trecho executado) ligamos diretamente a ponte da Azenha ao Rio Guaíba por um canal com 1.300 metros (a atual extensão do curso d’água entre esses dois pontos é de 2.900 metros) e aproveitamos, sempre que possível, áreas baldias para sua implantação. O único trecho onde foram desnecessárias algumas desapropriações (ver Parte IX- Obras executadas) é o da atual Rua 28 de Setembro”.*¹⁶³

Nesta mesma seção, o autor do Plano destaca ainda a preocupação do projeto em resolver o problema das enchentes, sugerindo o seguinte:

*“Como a zona da praia de Belas é também acessível às grandes enchentes dos Rios, pois está em um nível mais baixo do que o das águas máximas do Guaíba, e verificando-se que não seria econômico aterrar toda a região até obter uma cota mínima superior a das grandes enchentes, ideamos levantar somente a margem do Guaíba (Praia de Belas) e as avenidas do Canal (que fariam o papel de diques) ao nível superior necessário, formando assim uma barragem geral. As águas pluviais desta zona seriam canalizadas até um coletor geral, implantado ao longo da Praia de Belas e do Riacho (leito atual e futuro) e, na ocasião de grandes enchentes, elevadas por meio de bombas ao nível de águas existente na ocasião”.*¹⁶⁴

A partir desta decisão, a idéia seria a retificação radical do Riacho, cujo esquema viário principal seria parte integrante do Plano Geral da cidade. É importante esclarecer que, além do trecho destacado por Gladosch, que dizia respeito à remodelação completa do trecho da foz do riacho até a Avenida Azenha, cuja efetiva realização era um dos principais objetivos da administração de Loureiro da Silva, havia para o projeto de canalização do Riacho uma proposta global, que incluiria desde o início do seu percurso, junto à cidade de Viamão, até a sua foz junto ao Guaíba.

Sobre a proposta global, que era vista como parte integrante do Plano Diretor, vale destacar que a nova Avenida do Canal era definida como uma Avenida-Parque. Esta seria contemplada, desde a sua foz, com a criação de uma imensa faixa verde na Praia de Belas, que seguiria também ao longo de toda sua extensão, de modo a conectar suas ligações laterais com outras áreas verdes. Gladosch¹⁶⁵ justifica a importância dessas superfícies verdes nesse projeto específico:

“Projetamos, assim, um sistema de espaços verdes constituídos de jardins

¹⁶³ SILVA (1943) Op.cit. P- 47.

¹⁶⁴ SILVA (1943) Op.cit. P- 47 e 48.

¹⁶⁵ SILVA, J. L. (1943) Op.cit. P-180.

públicos e avenidas-parques, que, entremeando toda esta zona, virá beneficiá-la por igual e constituir a sua ligação natural aos grandes espaços verdes, que são o Parque Farroupilha de um lado, e os jardins da Avenida Beira-Rio, de outro.”

Abaixo, a planta geral do Plano Gladosch, onde é apresentado o projeto para a canalização do Riacho em toda a sua extensão.

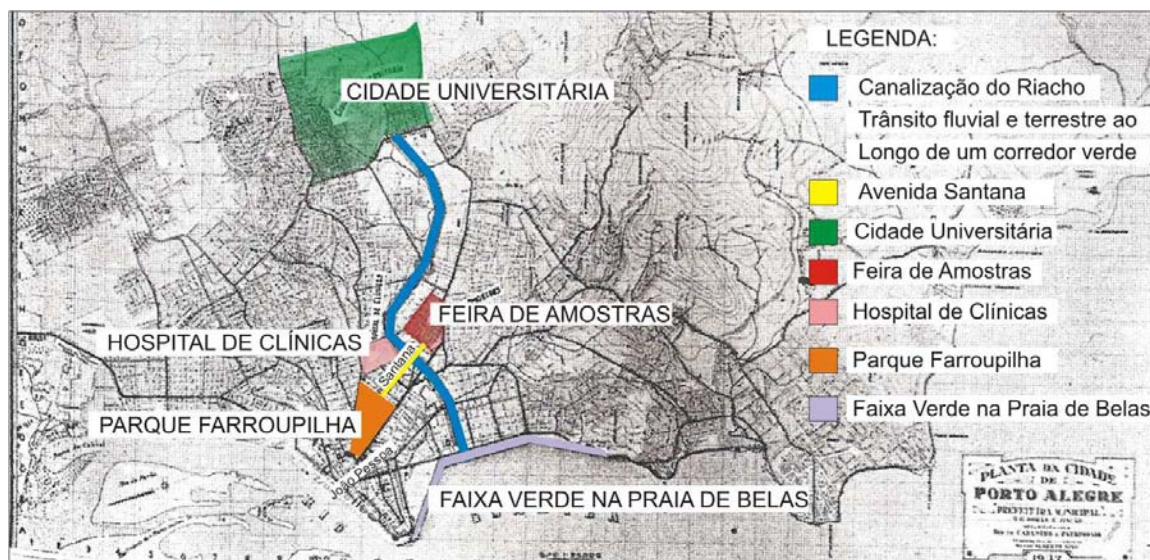


Fig. 35- Planta Urbana da cidade destacando a proposta de implantação completa do canal do Riacho e seus projetos complementares. Esta planta é datada de 1937. Desenho da autora destaca os projetos complementares sobre Planta Original . Fonte: J. Loureiro da Silva, “Um Plano de Urbanização”, 1943.

Um ponto de destaque no projeto seria o alargamento e a arborização da Avenida Santana, criando um percurso que ligaria o Parque Farroupilha, a nova Avenida Beira-Riacho e uma *Feira Permanente de Amostras*. Segundo Abreu Filho,¹⁶⁶ a *Feira Permanente de Amostras* foi localizada por Gladosch entre o riacho canalizado e o Segundo Perímetro, com acesso monumental para a Avenida Santana alargada, e dois acessos diagonais, por uma das pernas do tridente Praça Piratini, e por uma avenida projetada ligando a área do Hospital de Clínicas. Nesse sentido, a observação das linhas gerais do projeto revela perfeitamente validade do comentário do autor sobre a Feira de Amostras. Segundo o referido autor, “*ela era um elemento estratégico do projeto de saneamento do Vale do Riacho*”.¹⁶⁷

¹⁶⁶ ABREU FILHO. (2006). Op.cit.

¹⁶⁷ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-164.

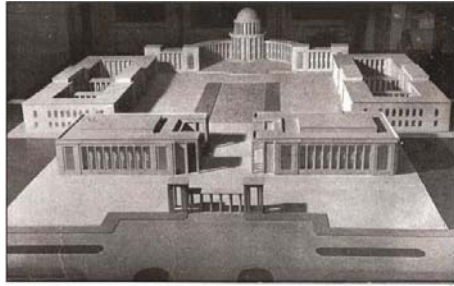


Fig. 36- Feira de Amostras

Fig. 37- Cidade Universitária

Projetos Urbanos do Plano Gladosch. Fonte: J. Loureiro da Silva, "Um Plano de Urbanização", 1943.

Além da *Feira de Amostras* e da animação urbana gerada ao longo do trajeto recém apresentado, o projeto global de implantação desta avenida reservava outras surpresas, que reforçavam esta mesma lógica ao longo de sua implantação. Passando a *Feira de Amostras*, a nova Avenida Beira-Riacho, canalizada, seguiria rumo à zona oeste da cidade, e terminaria em grande estilo, em área suburbana próxima à divisa com a cidade de Viamão, junto à nova *Cidade Universitária*¹⁶⁸, em uma represa que, além de regularizar o regime do Riacho, serviria de campo aos esportes aquáticos dos universitários.

Faz-se deveras necessário colocar que também que fazia parte desta proposta a idéia de que o canal retificado fosse navegável. Através de um anexo constante do *Plano de Urbanização*¹⁶⁹ evidencia-se esta intenção:

*"O canal do Riacho, retificado, será ladeado por duas majestosas avenidas de 25 metros cada uma, ficando o conjunto com uma largura total de 70 metros. Dada a situação do canal e das avenidas marginais, em relação ao Plano Diretor, como bem podeis examinar, este conjunto constituirá não somente um dreno de águas, mas também de tráfego terrestre e fluvial, pois o curso d'água será navegável, permitindo o transporte de mercadorias, que serão vendidas em dois pequenos mercados a serem construídos junto às suas margens"*¹⁷⁰.

¹⁶⁸ A criação da Cidade Universitária, neste projeto, estava ligada a construção de um Jardim Botânico e um Horto Florestal. A idéia era que a estrutura da Cidade Universitária fosse autônoma, incluindo residência para estudantes e professores. Paiva e Faria justificam a escolha do local devido à reunião de duas soluções de problemas que estavam em foco. A primeira questão seria a economia em face da regularização do regime do Riacho na parte a montante do atual trecho canalizado, devido à construção de uma barragem que criaria o lago para esportes náuticos. A segunda questão, seria exatamente contemplar a cidade com a criação de um Jardim Botânico e de um Horto Florestal. SILVA (1943) Op.cit. P-52.

¹⁶⁹ Anexo intitulado *A construção da ponte de concreto armado à Avenida Getúlio Vargas sobre o Riacho retificado*. SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P- 256.

¹⁷⁰ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P- 256.

Esta forte idealização da Avenida do Canal era fruto das mais variadas influências, exercidas direta e indiretamente sobre o grupo responsável pelo Plano, que revelava estar a par de uma série de projetos e paradigmas arquitetônicos e urbanísticos que despontaram através da realização de projetos cujo sucesso em relação a este tema era inegável, a exemplo de Amsterdã, Bruges, Veneza, Paris, Londres e Chicago, como veremos a seguir.¹⁷¹



Fig. 38- Detalhe do Pílo para amarração de barcos, e da escadaria de ligação entre o canal navegável e a Rua.

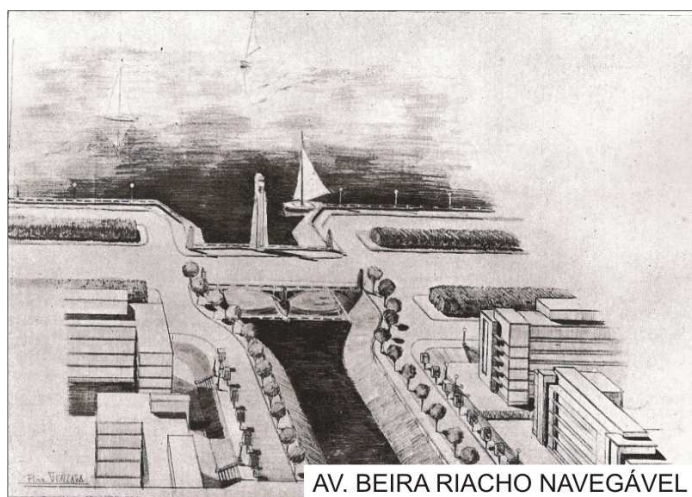


Fig. 39- Foz da Avenida Beira-Riacho navegável. Perspectiva.

Fonte das figuras 38 e 39: SILVA, Loureiro (1943). Op. Cit.

Em discurso lido pelo Engenheiro Paulo Aragão Bozano na Sociedade de Engenharia, são tomadas emprestadas as palavras de Karl Brunned no seu *Manual do Urbanismo* para, além de confirmar a influência desses paradigmas, justificar a importância da proposta de urbanização completa para a Avenida Ipiranga através da criação de um canal navegável:

“Os cursos d’água, em geral, e as lagoas e baías, enriquecem grandemente o aspecto de uma cidade. Admirável é a beleza de Veneza e outras cidades antigas, de certa riqueza de rios e canais abertos (Bruges, na Bélgica, e Amsterdã, na Holanda). Valiosíssima é a contribuição que este elemento animado e o reflexo dos edifícios, fonte e luzes em sua superfície, significam para o aspecto urbano”... “A transformação e o embelezamento das margens e o seu aproveitamento para dar maior beleza às vias urbanas adjacentes, deve ser uma das preocupações do urbanista”... “O caráter pitoresco destes canais aumenta sempre quando estão ligados a uma baía, a um grande ou ao mar, permitindo a entrada de botes, lanchas e veleiros até setores centrais da mesma cidade”... “Por último, não devemos esquecer outro fator de beleza natural destas artérias, que constitui o alegre voejar dos pássaros e das aves aquáticas”¹⁷².

¹⁷¹ Como referência nacional, aos moldes do que ocorreu em *Contribuição*, as cidades de referência seguem sendo São Paulo, pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia e Rio de Janeiro, onde Gladosh trabalhou junto a Agache.

¹⁷² SILVA, J. L. (1943). Op.cit.

Apesar de o Plano de Gladosch ter estudado a canalização do Riacho sob o prisma global, Loureiro da Silva decidiu, em sua administração, buscando viabilizar o início imediato das obras, concentrar esforços apenas no trecho entre a foz do Riacho e a Avenida Azenha, para garantir sua inteira execução, ao modo do que haviam feito Paiva e Faria. Porém, a diferença, neste caso é que os estudos de Gladosch contemplariam o reloteamento de toda a região que compreendia os bairros Santana, Azenha e Menino Deus, além do saneamento da Praia de Belas. O Plano propunha, para toda esta região, a padronização de quarteirões e a criação de uma nova rede viária hierarquizada. Segundo Gladosch, toda a referida área deveria ter caráter residencial.¹⁷³ A seguir, suas próprias palavras explicam melhor a proposta:

*“O reloteamento da zona Azenha, Menino Deus e futuro bairro da Praia de Belas, é resultante e função da canalização do Riacho e saneamento de toda a zona. O atual traçado dos arruamentos dessa zona é um verdadeiro caos, sem coesão e unidade, pois foi um produto de divisões sucessivas em locais diversos, o que resultou num conjunto inharmônico. É quase toda função do traçado dos cursos de água Riacho e Cascata. O novo traçado estabelece quarteirões padronizados (tendo uma das testadas 60 ou 70 metros, e a outra pelo menos 200 metros, do que resultam lotes de 30-35 metros de fundo, isto é, aproveitando todo o fundo dos novos quarteirões) e orientados cientificamente. É estabelecida uma diferenciação nítida das circulações com a criação de uma rede viária principal e de uma secundária. Toda a zona deverá ter caráter residencial, motivo pelo qual não são estabelecidos tipos diferentes de lotes, adequados a várias funções”.*¹⁷⁴

É importante ressaltar que, pela primeira vez na história da cidade houve uma preocupação, por parte do poder público, em criar um projeto para a remodelação de toda a área próxima ao centro atingida pelas obras de retificação do Riacho, a fim de articular o tecido urbano do riacho existente com o tecido urbano do riacho canalizado, formando uma unidade. Neste projeto, em termos viários, se destaca a chamada Radial Cascata, que teria seu início no entroncamento da Avenida Teresópolis com a Rua da Azenha. Esta Avenida seguiria ao longo do curso de água até a Ilhota e, dali, rompendo os quarteirões entre as Ruas José do Patrocínio e João Alfredo, atingiria a Avenida Borges de Medeiros. Esta radial, segundo Gladosch era *“a linha mestra do reloteamento de toda a região entre as Ruas Azenha - José de Alencar – Praia de Belas e*

¹⁷³ Além desse projeto de Reloteamento, outros dois estavam previstos na organização do Plano Diretor, sendo que o mais importante deles era o Reloteamento de determinados quarteirões do centro da cidade, com destaque ao chamado “quarteirão Masson”, já em execução nessa época. O outro seria o Reloteamento da zona atravessada pelo trecho central da Avenida Farrapos.

¹⁷⁴ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-38.

*espigão central*¹⁷⁵.

O projeto de loteamento da Zona do Menino Deus, Azenha e Praia de Belas, pela sua extensão, foi proposto em três distintas etapas, tendo início no encontro das Avenidas Azenha e João Pessoa e rumando em direção ao Rio, como mostra a ilustração a seguir.



Fig. 40- Loteamento total.

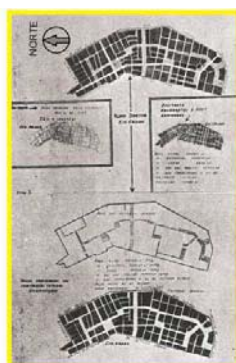


Fig. 41- 1ª Etapa

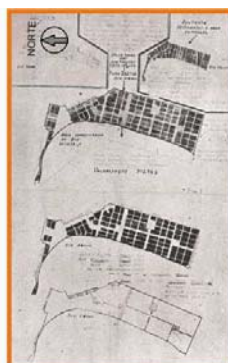


Fig. 42- 2ª Etapa

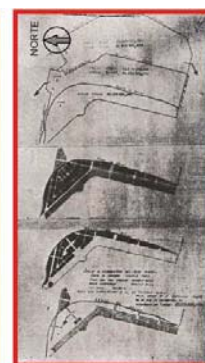


Fig. 43- 3ª Etapa

LEGENDA GERAL: Projeto de loteamento total da região compreendida no polígono: sopé do espigão central - Avenida João Pessoa - Rua da Azenha - Rua José de Alencar - futura Praia de Belas, o qual será executado em três etapas. A primeira etapa aparece marcada em amarelo, a segunda em laranja e a terceira em vermelho, conforme constam as ilustrações do Plano. Fonte: SILVA, Loureiro (1943). Op. Cit.

A primeira etapa partiria da Avenida João Pessoa em direção à foz do Riacho, em área que seguiria pelos limites da Avenida Azenha, Rua José de Alencar, Avenida Getúlio Vargas e Rua da República, mesclando parte onde se encontram atualmente os Bairros Azenha, Cidade Baixa e Menino Deus. Nas imediações da Ilhota previa-se ainda mais um parque verde, de menor porte, que seria implantado englobando o terreno da Praça Garibaldi. A segunda etapa seguiria em área compreendendo os limites entre a Rua José do Patrocínio, Avenida Getúlio Vargas, Rua José de Alencar, Avenida Praia de Belas e Demétrio Ribeiro, avançando em pequeno trecho até a antiga foz do Riacho. Já a terceira etapa faria a urbanização e saneamento da região da Praia de Belas, o que consistia na criação de um projeto mais complexo, que fora detalhado separadamente, como se observa na figura abaixo.

¹⁷⁵ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-65. Parte V, capítulo I do Plano Definitivo.



Fig. 44- Projeto detalhado da Remodelação da Praia de Belas: Um Bairro residencial "modelo". Estudo III de Arnaldo Gladosch. Fonte: SILVA, Loureiro (1943). Op. Cit.

Segundo Gladosch¹⁷⁶, o litoral da Praia de Belas possuía uma incomparável situação e, completamente saneado poderia, além de se transformar numa praia de banhos, servir para a implantação de um bairro residencial de grandes jardins. O autor previa, em sua proposta, um aumento de área útil que seria obtido através de aterro de um trecho da praia, e o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, que partiria da Rua José de Alencar e terminaria em um grande parque urbano, que por sua vez se ligaria ainda com outras avenidas, ao modo do Parque de Confluências de Paiva e Faria. A Avenida Borges de Medeiros, assim como a Avenida do Canal, seria uma grande Avenida Parque, "*amplíssima*", segundo o autor.

Sobre o modelo espacial utilizado no projeto de Gladosch para a remodelação da Praia de Belas, Bohrer¹⁷⁷ explica que, na interface com o Guaíba, este se aproxima da tática aplicada por Haussmann na reforma de Paris, ao ligar pontos focais existentes ou projetados por meio de eixos axiais, a

¹⁷⁶ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-48.

¹⁷⁷ BOHRER, Maria Dalila (2001). Op.cit. P-89.

exemplo do que ocorre no eixo diagonal desta proposta, que articula o parque urbano formado no final da Avenida Borges de Medeiros com uma praça seca na beira do Guaíba.

Através da observação atenta sobre a proposta para a remodelação da Praia de Belas, fica clara outra evidência apontada por Bohrer¹⁷⁸, que identifica, no que se refere ao parcelamento triangular que segue da Rua Pantaleão Teles em direção ao Guaíba, que o tipo de traçado utilizado por Gladosch apresenta uma clara influência do Plano de Hendrick Petrus Berlage, no que diz respeito a sua extensão sul, para Amsterdã.



Fig. 45 - Plano de Extensão Sul de Amsterdã. Planta Baixa. H. P. Berlage, 1915.



Fig. 46- Plano de Extensão Sul de Amsterdã. Perspectiva. H. P. Berlage, 1915.

Abreu Filho, na mesma linha, valida o comentário de Bohrer, e o complementa:

*“Assim como no Plano de Berlage, verifica-se na área de aterro de conformação triangular a associação de um modelo morfológico de escala monumental com o modelo pitoresco das cidades-jardim. O primeiro é expresso nos eixos viários principais, através do tratamento de esquinas e conexões, estruturando formalmente a área aterrada. O segundo aparece na divisão interna dos quarteirões e no tratamento paisagístico das ruas locais.”*¹⁷⁹

Além destas, também a influência das cidades americanas evidencia-se no Plano de Gladosch para Porto Alegre, principalmente no que diz respeito à criação de seus parques lineares. Como se observa na figura abaixo, através das faixas coloridas em verde, é evidente a semelhança do posicionamento dos

¹⁷⁸ BOHRER, Maria Dalila (2001). Op.cit. P-85.

¹⁷⁹ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-161.

parques lineares e suas ligações do Plano de Gladosch com o Plano de Chicago, de Daniel Burnham, principalmente no que se refere à orla.



Fig. 47- Plano de Chicago. Daniel Burnham, 1909.

Fig. 48- Plano Gladosch para Porto Alegre, 1938 - 1943.

Influência das *Parkways*, as Avenidas-Parque americanas aplicadas ao Plano Gladosch.

Em síntese, sobre as questões teóricas que serviram de base tanto para a criação do projeto completo de Saneamento e Retificação do Vale do Riacho, bem como para os demais projetos de Gladosch, compartilha-se aqui da opinião de Abreu Filho¹⁸⁰, que revela que existe uma rica trama de referências nos estudos de Arnaldo Gladosch, “*muito longe do maniqueísmo de algumas análises, que ressaltam apenas a filiação urbanística formal de linha francesa*”. Segundo o autor, além das influências advindas da SFU, também presentes nos estudos de Paiva e Faria, e das demais cidades que foram destacadas anteriormente, nas idéias de Gladosch “*incidem também os complexos processos de transferência de idéias urbanísticas ao longo dos anos 30 e 40, e a convivência de paradigmas acadêmicos, da cidade tradicional racionalizada e modernizada, da Cidade-Jardim e do urbanismo moderno*”¹⁸¹.

Destaca-se ainda, no Plano Gladosch, a importância das pontes que ligariam as ruas transversais à nova Avenida Ipiranga, a exemplo da ponte sobre a Avenida Getúlio Vargas, conforme ressaltou também o Engenheiro Paulo de Aragão Bozano, em discurso já referido. A partir de sua colocação, é possível entender melhor as ilustrações abaixo, que fazem parte da idealização da

¹⁸⁰ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-157.

¹⁸¹ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-157.

Avenida Ipiranga, e também ressaltar a evidente influência das idéias de Prestes Maia:

*“A ponte a ser construída à Avenida Getúlio Vargas, como todas as outras que forem construídas sobre o canal do Riacho, constituirá, pela sua arquitetura e seu acabamento, verdadeira obra de arte que muito contribuirá para o embelezamento daquela artéria. As pontes, como diz Prestes Maia, prefeito de São Paulo, ‘caracterizam fortemente a individualidade das grandes capitais’. As pontes de Paris, Roma, Florença, Veneza, etc., ligam-se indissolavelmente à lembrança dessas cidades”.*¹⁸²

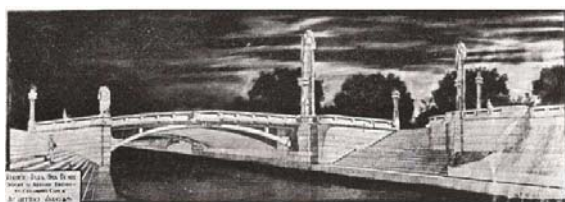


Fig. 49- Proposta do Plano Gladosch para remodelação da Ponte da Avenida Getúlio Vargas sobre Avenida Ipiranga. Figuras 49 e 50- Pontes e seus detalhes arquitetônicos. Fonte: SILVA (1943) Op. Cit.

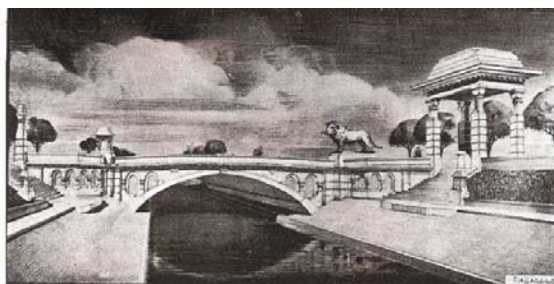


Fig. 50- Projeto do Plano de Gladosch para a Ponte da Avenida Santana.

2.4.2 O início das obras de canalização e o final da administração de Loureiro da Silva

Com base em tantos modelos de cidade, e no sucesso de suas implementações, Gladosch e seus colegas acreditavam realmente na viabilidade de execução deste projeto, tanto nas questões técnicas quanto econômicas. Sobre a solução econômica cabe salientar que a questão do aterro junto ao Guaíba era considerada fundamental. Arnaldo Gladosch¹⁸³ revela que a única solução possível seria recuperar os investimentos da obra através da venda de terrenos para empreendimentos privados residenciais. A área aterrada junto ao Rio serviria também para realizar permutas de terrenos com os antigos moradores de toda a região atingida. Pelos seus cálculos seriam necessárias aproximadamente 7.000 desapropriações para a implantação desta obra.

¹⁸² Discurso contido nos anexos do Plano de Urbanização. SILVA, J. L. (1943) Op.cit. P-257.

¹⁸³ SILVA, J. L. (1943), 2º Reunião do Conselho do Plano Diretor. Op.cit. P-138.

No que se refere à viabilidade técnica da implantação da retificação do Riacho, um grande problema enfrentado por Gladosch foi a definição das cotas de nível das ruas ligadas a Avenida Beira-Riacho, e de todas as demais que iriam compor seu sistema viário. A resolução desta questão estava intimamente ligada à solução do problema das enchentes¹⁸⁴, e requeria, portanto, grande responsabilidade, que foi redobrada principalmente devido ao fato de ter havido, durante o processo deste projeto, a enchente de 1941.¹⁸⁵



Fig. 51- Enchente de 1941: vista do centro de Porto Alegre.
Fonte das figuras 51 e 52: www.poasite.com.br/fotos_antigas



Fig. 52- Enchente de 1941: Praça Parobé.

Através de uma série de cálculos matemáticos que consideravam a distância de influência do remanso do Riacho, e também da determinação de

¹⁸⁴ Após a enchente de 1928, já citada nesta pesquisa, a próxima enchente ocorrida em Porto Alegre foi em 1936, coincidindo assim com a época em que Paiva e Faria recém haviam iniciado seus estudos sobre a cidade. Nesta, também grandes áreas da cidade ficaram alagadas e milhares de flagelados foram obrigados a abrigarem-se em repartições municipais, vagões da Viação Férrea e Brigada Militar. FRANCO (2006). Op.cit. P-146.

¹⁸⁵ Após a de 1936, ocorreu em 1941 a maior enchente da história da cidade de Porto Alegre. Para melhor compreensão da catástrofe que assolou a cidade, marcando a altura recorde de 4,73 metros acima do nível do Guaíba, segue o relato: “Entre 10 de abril e 14 de maio de 1941, a cidade de Porto Alegre assumiu uma trágica aparência veneziana. Foram 22 dias de chuvas ininterruptas e o Guaíba subiu mais de quatro metros acima do nível normal. A enchente, de proporções nunca vistas, modificou o cotidiano da cidade e trouxe o medo de epidemias; foram construídos 80 postos de socorro e aplicadas 50 mil vacinas contra o tifo, 14 mil contra a varíola e 600 contra a difteria. Os barcos tornaram-se o principal meio de transporte naqueles dias; as escolas fecharam para atender os quase 40 mil desabrigados, que também podiam ser atendidos nos vagões dos trens paralisados pela enchente”. (www.republicaonline.org.br. *Enchente de 1941 em Porto Alegre – desabrigados*). Conforme Rauber, os Bairros Navegantes, Cidade Baixa, Menino Deus, Azenha e Santana foram os mais atingidos. No centro, as águas cobriram a Praça da Alfândega, as Avenidas Otávio Rocha, José Montaury, Farrapos e ocuparam a Rua da Praia, desde o início, até quase a esquina da Rua Uruguai, exigindo o uso de canoas para o deslocamento das pessoas. A Rua João Alfredo, que corria paralela ao Riacho, confundia-se então, com o mesmo. RAUBER, Vicente José. *Prevenir é o melhor remédio: sistemas de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1992. Esta grande enchente teve uma importante influência para acelerar o ritmo de implantação das obras de retificação do Riacho.

parábolas traçadas entre a foz e o ponto atingido pelo remanso, foi determinado que a cota de nível da Avenida Beira-Riacho ficaria fixada em 6.00 metros, o que daria uma diferença de 1.30 metros a mais do que a máxima cota atingida pela enchente de 1941 no ponto onde a Avenida Getúlio Vargas encontraria a Avenida Beira-Riacho, como indica a imagem abaixo.

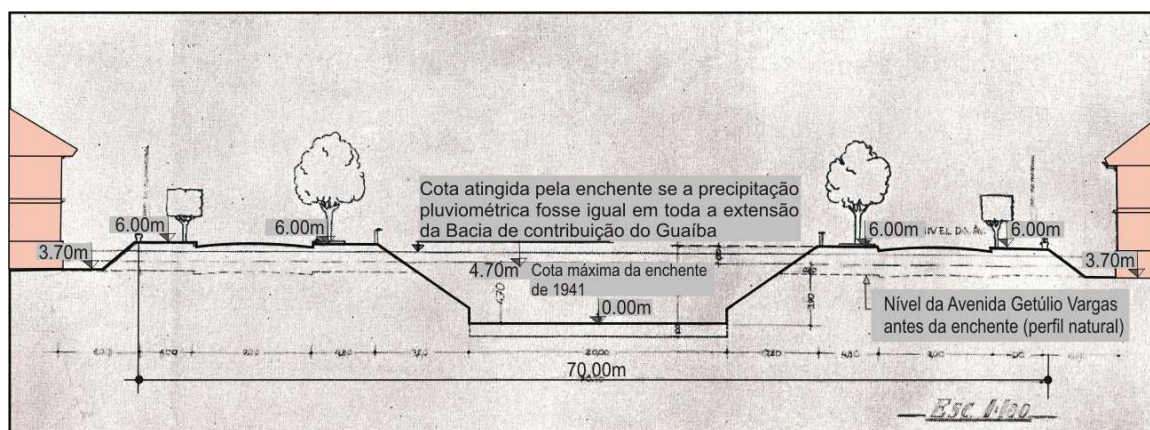


Fig. 53- Seção transversal proposta para a Avenida Ipiranga. Fonte: SILVA, Loureiro (1943). Op. Cit. Destaque para a diferença de nível entre os passeios públicos centrais da Avenida Beira-Riacho e laterais, cuja diferença teria uma variação de acordo com as cotas de nível existentes ao longo de toda a região atravessada pelo canal.

Os passeios das ruas que formavam o sistema viário junto ao primeiro trecho de implantação da obra, entre a Avenida Azenha e a foz junto ao Guaíba, ficariam todos abaixo do nível da nova avenida, pois estes variavam entre as cotas 3.50 metros nas zonas mais baixas e 4.40 metros nesta zona. Nesse sentido, foi decidido, em comum acordo, que os passeios públicos das ruas poderiam, provisoriamente, ser conservados na altura atual, como mostra o desenho acima. Futuramente, à medida que os prédios fossem sendo construídos, iriam tomando a altura definitiva.

Devido à enchente de 1941, que acabou por apurar a execução da obra, julgou-se necessário iniciar a canalização do Riacho antes de ajustar os termos para o aterramento da praia de Belas. Através da seção do documento *Um Plano de Urbanização* referente às obras executadas, pode-se perceber que foi priorizada a questão do saneamento através da construção do canal e da execução das pontes que faziam as ligações com as ruas transversais que o cruzavam, referidas abaixo como “obras de arte”:

*“Antes mesmo de contarmos com a realização total da obra com os recursos efetivos proporcionados pelo decreto-lei nº. 57, de 11 de outubro de 1941, posteriormente distribuídos, empreendemos a execução das bases do plano, atendendo à urgência de sua realização, com os próprios recursos do orçamento ordinário. Atacamos assim imediatamente a retificação do Riacho compreendido entre a Avenida João Pessoa e a Praia de Belas, e as obras de arte e reurbanização mais necessárias dêsse trecho reclamadas pelas avenidas que o cortam, a João Pessoa e Getúlio Vargas”.*¹⁸⁶

O mesmo documento¹⁸⁷ revela ainda que, até fins de 1942, haviam sido realizadas cerca de 204 desapropriações, onde estavam sendo feitas, simultaneamente, as demolições e as escavações necessárias ao novo curso do canal, desde a Ponte da Azenha até a Praia de Belas. Neste mesmo ano estava sendo finalizada a ponte sobre a Avenida Getúlio Vargas¹⁸⁸, iniciada em 1940. Através das imagens abaixo nota-se que a ponte sobre a Avenida João Pessoa encontrava-se já pronta.



Obras executadas até 1942, sob a administração de Loureiro da Silva, relativas à Canalização do Riacho. Fonte: SILVA (1943). Op. Cit. Fig. 54- Nova ponte: Avenida Getúlio Vargas. Fig.55- Nova ponte: Avenida João Pessoa. Fig.56- Trecho do Riacho canalizado junto à ponte da Azenha.

Até o final da administração de Loureiro da Silva a retificação do Riacho havia sido executada desde a foz junto ao Guaíba, sobre a Rua 20 de Setembro, até a Ponte da Avenida João Pessoa. Apesar de já estarem prontos os projetos que continuariam a Avenida Ipiranga até a Ponte da Avenida Santana (devido à importância que esta administração evocou a tal Avenida por conta de sua ligação do Parque Farroupilha à Feira de Amostras) esta não chegou a ser implantada.

Com um grande volume de obras executadas, Loureiro deixa a Prefeitura em 1943, quando renuncia ao cargo e entrega o comando de Porto Alegre a

¹⁸⁶ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-96.

¹⁸⁷ SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-96.

¹⁸⁸ Segundo o documento, a construção desta ponte tornou-se demorada devido às condições do terreno encontradas, o que teria gerado um aumento significativo de custo. SILVA, J. L. (1943). Op.cit. P-96.

Antônio Brochado da Rocha, quatro dias após a nomeação de Ernesto Dornelles para o governo do Estado¹⁸⁹.

Loureiro, neste momento, acreditava, segundo De Grandi¹⁹⁰, que sua obra estava, na sua essência terminada, e que a partir de então caberia às administrações seguintes completá-la ao longo dos anos, a partir das linhas gerais do Plano Diretor que ele e sua equipe haviam elaborado. Reforçando o comentário, as palavras de Loureiro revelam sua sensação de dever cumprido:

*“Os mais sérios e maiores problemas urbanos tiveram sua solução adequada. São João e Navegantes estão saneados, depois de um intenso labor de seis anos, com a magnífica Avenida Farrapos cortando esses bairros em toda a sua extensão e ligando-os ao centro da metrópole. O bairro de Petrópolis, que era um morro bruto, estadeia-se com todos os seus serviços públicos, constituindo-se uma jóia da cidade. O esplêndido Parque Farroupilha e mais uma dezena de praças novas cobrem uma imensa área arborizada, de mais de um milhão de metros quadrados. O Riacho, das caudais impetuosas e das cheias súbitas, está domesticado...”*¹⁹¹

Ao deixar a Prefeitura, em 1943, Loureiro da Silva tinha convicção do cumprimento do seu dever, não somente em relação à realização de tantas obras e de seu intenso ritmo, mas principalmente por acreditar ter legado, com seu Plano de Urbanização, *“todas as bases necessárias e suficientes para a conclusão de um Plano Diretor.”*¹⁹²

Apesar de importância do anteprojeto do Plano e de todas as demais realizações desta administração, o futuro destas propostas, bem como a do território do Riacho, cujas intervenções já haviam sido iniciadas, dependia ainda de uma série de questões a serem enfrentadas pela administração pública dali em diante.

¹⁸⁹ Conforme De Grandi, Loureiro da Silva expusera a Getúlio Vargas os motivos pessoais que o levaram à renúncia, “entre eles a saúde abalada e os prejuízos materiais: deixava de receber até mesmo uma parcela dos seus proventos, enquanto não pudesse reajustar os vencimentos do funcionalismo público assoberbado com a crise”. DE GRANDI (2002) op.cit. P-110.

¹⁹⁰ DE GRANDI (2002) op.cit. P-110.

¹⁹¹ Jornal Correio do Povo, 16 de setembro de 1943, última página.

¹⁹² ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-181. O legado de Loureiro, conforme o autor, havia sido: o Anteprojeto do Plano Diretor (estudos completos de Gladosch), um Levantamento Aerofotogramétrico (que se encontrava em fase final de reconstituição), um Expediente Urbano institucionalizado (com a pesquisa necessária à finalização do Zoneamento e do próprio Plano) e uma reforma tributária e administrativa capaz de dar suporte institucional à continuidade das atividades de planejamento urbano. Além disso, havia deixado também, uma série de projetos urbanos em andamento ou em conclusão, permitindo a manutenção do intenso ritmo de realizações de sua gestão.

3ºCAPÍTULO

3.0 A PRAIA DE BELAS DEPOIS DA CANALIZAÇÃO: AÇÕES GOVERNAMENTAIS E RECONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO

3.1 Panorama geral a partir de 1945

Os anos que seguiram após a renúncia de Loureiro da Silva foram marcados pela instabilidade política devido a uma falta de continuidade administrativa na Prefeitura de Porto Alegre. Salienta-se aqui o fato de que nos oito anos seguintes, de 1943 a 1951, nove prefeitos nomeados se sucederam à frente do executivo da capital, até a eleição direta do engenheiro Ildo Meneghetti, do Partido Social Democrático – PSD, em 1951.¹⁹³

O sucessor de Loureiro da Silva, Antônio Brochado da Rocha¹⁹⁴, na intenção de dar continuidade à implantação do Plano Diretor¹⁹⁵, institui o *Departamento Municipal de Urbanismo* através do Decreto nº. 310/43, e posteriormente fixou o Decreto nº. 313/44, que tratava de regulamentar os recuos necessários para a implantação do sistema viário principal proposto por Gladosch, e também alguns recuos de construções em determinados locais da cidade¹⁹⁶. Entretanto, ao deixar o governo, em 14 de maio de 1945, os trabalhos do Plano Diretor não haviam sido concluídos. Este período também foi marcado pelo afastamento de Paiva da Prefeitura de Porto Alegre¹⁹⁷.

¹⁹³ Nesse período, foram nomeados prefeitos: Antônio Brochado da Rocha (novembro de 1943 a maio de 1945), Clóvis Pestana (maio a novembro de 1945), Ivo Wolf (novembro de 1945 a fevereiro de 1946), Egídio Costa (fevereiro a novembro de 1946), Conrado Riegel Ferrari (novembro de 1946 a março de 1947), Gabriel Pedro Moacyr (março de 1947 a julho de 1948), Ildo Meneghetti (julho de 1948 a fevereiro de 1951), Eliseu Paglioli (fevereiro de 1951 a novembro de 1951), e José Antônio Aranha (novembro de 1951 a 1º de janeiro de 1952), que passou o cargo ao Prefeito eleito Ildo Meneghetti.

¹⁹⁴ Antônio Brochado da Rocha era filho do intendente Otávio Rocha, e havia sido procurador do município na gestão de Loureiro da Silva.

¹⁹⁵ A aprovação do plano Diretor dependia ainda da liberação de questões legais referentes a recuos obrigatórios, e também da conclusão do levantamento cadastral do município.

¹⁹⁶ Tal situação permitia que as áreas resultantes dos recuos progressivos ficassem incorporadas pela propriedade particular, sendo desapropriadas na medida de sua solicitação pelo poder público.

¹⁹⁷ Segundo Abreu Filho, Brochado da Rocha afasta Paiva dos seus postos executivos em função da sua militância comunista, nomeando assessores técnicos e colaboradores antagônicos as suas posições ideológicas e urbanísticas. Paiva só voltaria a ocupar um cargo como planejador urbano dez anos depois, em meados da década de 50. ABREU FILHO, (2006). Op.cit. P-199.

Em 1948, sob a primeira administração de Ildo Meneghetti¹⁹⁸, ainda no intuito de “*examinar detidamente os projetos de urbanização elaborados pelo engenheiro Arnaldo Gladosch e pela Prefeitura*”¹⁹⁹, foi instituída a *Comissão Revisora do Plano Diretor*²⁰⁰, na forma da Lei nº.87, de 26 de julho de 1948. Segundo Abreu Filho²⁰¹, tal “revisão” não foi de fato completada, sob o argumento, vindo da própria comissão, de que a inexistência de um estudo de zoneamento impedia que a revisão fosse adiante, além da falta de autonomia de organização interna e de pesquisa.²⁰²

Aliada à questão administrativa, em paralelo ao planejamento da cidade, é imprescindível destacar que, a partir dos anos 40, chegariam a Porto Alegre influências tardias advindas do urbanismo moderno corbusiano²⁰³, que já haviam se espalhado nas principais cidades brasileiras²⁰⁴. A partir de 1944, devido à

¹⁹⁸ Ildo Meneghetti foi um nome de grande destaque na história da cidade e do Planejamento Urbano de Porto Alegre. Em sua atuação de duas administrações como prefeito (1948-1951 e 1952-1954), e posteriormente, como governador do Estado (1955-1959 e 1963-1966), o engenheiro destacava como prioridades ações voltadas à ampliação dos serviços de abastecimento de água e transporte coletivo.

¹⁹⁹ Meneghetti, Ildo. Relatório Porto Alegre: Livraria do Globo, 1950, volume 1. Apud em ALMEIDA, Maria Soares. *Transformações Urbanas: atos, normas, decretos, leis, na administração da cidade de Porto Alegre 1937-1961*. Tese de doutorado. USP, 2004. P-129.

²⁰⁰ Após 77 reuniões, realizadas num período de seis meses, a Comissão realizou, nas dependências da Prefeitura, uma exposição pública, visando divulgar ao máximo este trabalho. ALMEIDA (2004). Op.cit. P-131.

²⁰¹ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-224.

²⁰² Segundo o autor, “*as conclusões da Comissão reforçavam a posição de Paiva, que vinha se batendo pelo zoneamento como um instrumento de planejamento desde os anos 30, com Ubatuba de Faria. Paiva organizara o único intento de pesquisa urbana consistente em Porto Alegre, através do Expediente Urbano, de 1942, e chamara a atenção para sua necessidade de forma continuada nos anos anteriores, em debates no Congresso de Arquitetos de 1948, no ensino do urbanismo e logo após a sua publicação de Problemas Urbanos de Porto Alegre, de 1951*”. ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-224.

²⁰³ Em 1941 era publicada em Paris a Carta de Atenas, de autoria de Le Corbusier, que preconizava os princípios teóricos básicos da separação de funções: habitar, trabalhar, circular e recrear. A carta foi escrita no CIAM IV (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), a bordo de um navio entre Atenas e Marselha, em 1933. Segundo Almeida, no modernismo corbusiano “*é proposta uma nova ordem expressa numa arquitetura geometrizada e onde o urbanismo converte-se em uma utopia mágica da ruptura com o passado*”. Essa nova ordem a qual a autora se refere pode ser representada através da imagem da cidade de três milhões de habitantes, constituída de 24 blocos de sessenta andares, proposta por Le Corbusier em 1922 e do *Plan Voisin de Paris*, de 1925. ALMEIDA (2004). Op.cit. P-123.

²⁰⁴ Segundo Abreu, em função da necessidade de divulgação da arquitetura moderna no Estado, Porto Alegre acolhe em novembro de 1948 o IIº Congresso Brasileiro de Arquitetos. Segundo o autor, a demonstração do atraso de Porto Alegre com relação à arquitetura moderna brasileira foi dada pela exposição paralela ao congresso, realizada no auditório do jornal do Correio do Povo, com diversos projetos modernos para Porto Alegre, todos de autoria de arquitetos de fora do Estado, e todos não realizados. Dentre os projetos expostos estavam o Projeto de Jorge Moreira para o Hospital de Clínicas da Universidade (realizado em 1942 no intuito de compor a estratégia do Plano Gladosch), o projeto de Oscar Niemeyer para o Edifício-sede do IPE (1943), o projeto de Affonso E. Reidy e Jorge Moreira vencedor do concurso para a direção da UFRGS (1944) e o

aprovação da criação do curso de Arquitetura do Instituto de Belas Artes²⁰⁵, este novo modelo de urbanismo moderno difundiu-se como um novo paradigma no sul do país, tornando-se a base principal de formação de toda uma geração de arquitetos e urbanistas ao longo das décadas de 50, 60 e 70 em Porto Alegre.

Como influência deste “*novo urbanismo moderno*” em Porto Alegre, cabe destacar os estudos realizados por Demétrio Ribeiro e Edvaldo Pereira Paiva, que ficaram conhecidos como “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*”. Tais estudos foram elaborados no início dos anos 50 e foram apresentados em uma palestra realizada por Paiva no Auditório Tasso Corrêa, no Instituto de Belas Artes, no dia 18 de abril de 1951.²⁰⁶ Apesar do distanciamento do ante-projeto em relação à sua implantação, por se encontrar fora da esfera administrativa, cabe salientar que foi bastante importante para o trabalho que seguiria a partir de 1955, devido ao restabelecimento de Paiva junto à Prefeitura de Porto Alegre, como será visto no decorrer do presente capítulo.

Diante do quadro acima delineado, vale afirmar que o desenvolvimento urbano de Porto Alegre nesse período foi permeado, por um lado, pela utopia da cidade moderna, através de um esquema de zoneamento e divisão em funções, e, por outro lado, através da imposição de decretos de acordo com a necessidade da realização das diretrizes fixadas por Gladosch, porém já completamente desvirtuadas da condição original. Esta época foi marcada, ainda, pela crescente verticalização e adensamento do centro da cidade, pelo crescimento descompassado da construção civil, pelo aumento da população na cidade e, conseqüentemente, pelo surgimento de vilas e habitações irregulares nos mais variados locais da cidade.

projeto dos irmãos Roberto para o Sanatório do Instituto de Previdência do Estado. ABREU FILHO (2006). Op.cit. P- 201.

²⁰⁵ Em 1944 foi aprovado pelo Conselho Técnico-Administrativo do Instituto de Belas Artes o primeiro curso de arquitetura do sul do país. Em 1945, a Congregação da Escola de Engenharia aprova a criação de um curso superior, passando a formar engenheiros e arquitetos. Ambos os cursos fundem-se em 1952, formando a Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Informações extraídas de ALMEIDA (2004). Op.cit. P- 165.

²⁰⁶ O conteúdo da palestra foi publicado no mesmo ano sob o título de “*Problemas Urbanos de Porto Alegre*”. Neste documento cabe destacar, além das quatro pranchas de projeto que se referem cada uma a uma das quatro funções (habitar, trabalhar, circular, e cultivar o corpo e o espírito) a publicação de um projeto sobre a remodelação da Praia de Belas, e também um tratamento urbanístico das áreas do Menino Deus e da região junto ao velho leito do Riacho.

Este quadro seguiria até 1955, ano que marcou uma nova fase do planejamento Urbano em Porto Alegre. Sob a administração de Manoel Sarmanho Vargas²⁰⁷ instituiu-se uma reforma administrativa, aprovada pela Lei nº. 1.413, “*que reorganizou os serviços da Prefeitura, institucionalizou o Conselho do Plano Diretor e reorganizou o Departamento de Obras, criando entre outras a Divisão de Urbanismo*”²⁰⁸. Graças a esta reforma administrativa²⁰⁹ foi criado um novo lastro para a estruturação do planejamento da capital, e seus dispositivos passaram a sustentar todas as ações de planejamento da cidade²¹⁰. O ano de 1955 destacou-se também pela volta de Edvaldo Pereira Paiva as suas funções como planejador urbano junto ao município. Ele foi nomeado pelo prefeito para exercer o cargo de dirigente da Divisão de Urbanismo e também de Secretário Executivo. Na administração de Leonel Brizola (1955-1959), sua posição no cargo foi reforçada²¹¹.

Nessa trama complexa de acontecimentos, a partir de 1943, as obras da Avenida Ipiranga desenvolveram-se vagarosamente. Devido à ausência de um plano conjunto para a cidade e do “*vácuo ideológico*”²¹² que permeou a administração pública nesse período, a obra era realizada apenas no que se refere à retificação do Riacho pura e simples, com o único intuito de sanar o problema das enchentes, sem que houvesse nenhuma preocupação com a urbanização e ocupação dos locais afetados. Nesse sentido, a construção desta Avenida continuava seguindo simplesmente o traçado viário a partir do ponto

²⁰⁷ Manoel Sarmanho Vargas, filho do presidente Getúlio Vargas (que havia recém se suicidado em 1954), governou a cidade de 31 de janeiro a 03 de outubro de 1955. ALMEIDA (2004). Op.cit. P-148.

²⁰⁸ ALMEIDA (2004). Op.cit. P- 167.

²⁰⁹ Tal reforma englobava toda a estrutura administrativa da prefeitura, transformando as antigas diretorias na criação de 5 departamentos (Administração, Fazenda, Obras, Água e Esgoto e Assistência Técnica) e 3 conselhos (Conselho Municipal de Serviço Público, Conselho do Plano Diretor e Conselho Municipal de Contribuintes). ALMEIDA (2004). Op.cit. P-152.

²¹⁰ Segundo Almeida, com a reforma, novos instrumentos de controle da altura das edificações passaram a compor este regramento, onde se destaca a adoção dos índices de aproveitamento e taxas de ocupação, em detrimento do antigo critério da largura da rua. Tais dispositivos se tornaram, desde então, parte integrante do planejamento urbano da capital, e permanecem vigentes até os dias atuais. Assim, estariam lançadas as bases definitivas do Plano Diretor de Porto Alegre, que seria finalmente aprovado através da Lei nº. 2.146, de 1959. ALMEIDA (2004). Op.cit. P-154.

²¹¹ Almeida revela que a volta de Paiva estaria ligada ao fato de que os governos trabalhistas de Manoel Vargas e de Leonel Brizola identificavam-se com ele devido a sua proximidade com os grupos de esquerda. ALMEIDA (2004). Op.cit. P-152.

²¹² A expressão “*vácuo ideológico*” foi utilizada primeiramente, para referir-se ao mesmo período, na tese de Abreu Filho. ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-181.

onde havia parado Loureiro da Silva. Até meados dos anos 60, esta zona continuava desvalorizada, e os núcleos de pobreza multiplicavam-se, tanto na antiga cidade baixa quanto na Praia de Belas.²¹³

3.2 Os aterros e a Praia de Belas: lançando bases para as ações definitivas

Conforme já esclarecido anteriormente, o primeiro estudo de caso desta pesquisa, que começa agora a ser apresentado, busca o entendimento do processo de ocupação e da formação do Bairro Praia de Belas, no intuito de analisar, fundamentalmente, o impacto das sucessivas ações governamentais que incidiram sobre o território que hoje abriga a antiga foz do Vale do Riacho, e também a foz da Avenida Ipiranga e seu entorno junto à orla do Guaíba. As ilustrações abaixo, através da reprodução parcial de um mapa do local em 1888 e da foto de satélite sobre esta mesma porção de cidade em 2008, não deixam dúvida das grandes modificações urbanísticas que esta área sofreu nesse período de exatos duzentos anos.

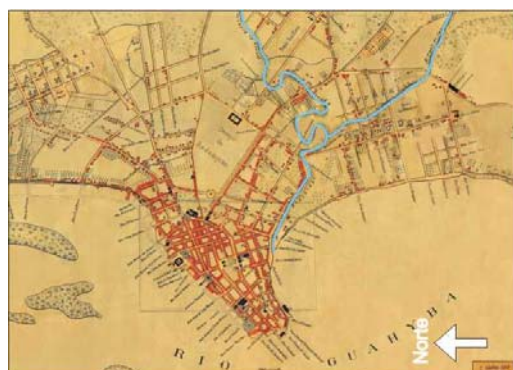


Fig. 57- Trecho do Mapa de 1888.

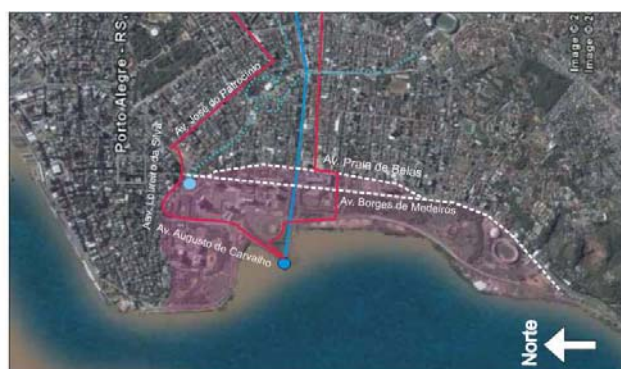


Fig. 58- Foto do satélite. Praia de Belas atual. Google Earth. Os aterros e a Praia de Belas: Porto Alegre antes e depois dos aterros. Enquanto o trecho do mapa de 1888, à esquerda, mostra ainda o antigo riacho e seu percurso, a imagem da direita revela a ocupação atual do território. O desenho da autora sobre a imagem do satélite destaca, em cor magenta, toda a área aterrada e, em vermelho os limites da área em estudo. O percurso tracejado em azul representa o leito original do riacho e a linha contínua, a atual Avenida Ipiranga.

De maneira geral, a formação dos aterros em Porto Alegre teve início, ainda no século XIX, com a remodelação da margem norte da cidade, e, posteriormente, com o desenvolvimento da margem sul, onde se localiza nessa

²¹³ Nesse sentido, cabe lembrar que a população da Ilhota e também a população da Vila Baronesa do Gravataí continuavam lá, porém com um número significativamente maior de moradores.

direção, a partir da foz do antigo riacho, a região da Praia de Belas. Conforme o já dito no primeiro capítulo da presente dissertação, ao contrário do ocorrido na margem norte²¹⁴, o desenvolvimento da urbanização e, por conseguinte, dos aterros na margem sul, teve um caráter muito diverso, devido às condições geográficas deste local. Os limites entre as margens norte e sul eram marcados tanto pela diferença de altura que separa o centro do espigão da península até a praia quanto pela presença do próprio Riacho, que se bifurcava junto ao contorno sul da península. Até meados da década de 1920, o desenvolvimento da margem sul mantinha-se completamente desvinculado das mudanças que estavam sendo implementadas junto à margem norte. A partir de então, além da implantação das linhas de ônibus, foram iniciadas ações no intuito de promover a integração entre as duas margens, a exemplo da abertura da Avenida Borges de Medeiros e da construção do viaduto Otávio Rocha. Nesse sentido, ao longo das décadas de 30 e 40, com o desenvolvimento e finalização destas obras, se consolida a integração entre as duas margens e o centro da cidade, e surge de maneira ainda mais forte a questão do saneamento e urbanização da Praia de Belas.

Um fato importante a destacar nessa época é o início da construção de um enorme dique de contenção que contornaria toda a margem do Guaíba. Tal idéia foi implantada devido à enchente de 1941, no intuito de proteger da cidade contra inundações. As obras foram liberadas pelo DNOS (Departamento Nacional de Saneamento) na gestão do presidente Getúlio Vargas. Apesar de

²¹⁴ Inicialmente, os aterros na margem norte não passavam de pequenos avanços junto ao Guaíba, a fim de um melhor aproveitamento de espaço físico por terrenos particulares. Após a Revolução Farroupilha, devido a um maior desenvolvimento local, novas construções foram erguidas e novos avanços sobre o Guaíba foram realizados. Nesse período constrói-se a Rua Nova da Praia, atual Rua Sete de Setembro, e a nova Praça da Harmonia (a Praça da Harmonia, apesar da sua reformulação urbanística, cai no abandono e em 1865 o local é reurbanizado. Em 1878, a praça encontrava-se no seu auge, propiciando aos porto-alegrenses várias atividades de lazer tais como rинque de patinação, espaço para briga de galos, tiro ao alvo, venda de alimentos, locais onde ocorriam bailes de máscaras e até um teatro de ópera). Em 1911 se iniciam as obras de construção do porto, e, por conseguinte, são feitos novos aterros (em 1913 já tinha mais de 140 metros concluídos). Tal situação acabou por transformar a Praça da Harmonia em um grande canteiro de obras. Em 1921, em decorrência de mais um tanto de área aterrada, é inaugurado oficialmente o cais da Avenida Mauá, num trecho de 300 metros, estendendo-se até o Largo da Rua Conceição. Dando continuidade ao Cais da Mauá, no sentido norte, na década de 40 iniciam-se as obras do Cais Navegantes, cuja obra só seria finalizada em 1955, por ocasião da construção do Canal do Gravataí, que transformou a ponta da várzea na Ilha Humaitá. Nesse sentido, pode-se concluir que os aterros de maiores dimensões na margem norte foram realizados entre 1910 e 1950, no intuito de dar suporte à instalação de novos equipamentos urbanos. Informações resumidas de BOHRER (2001). Op.cit. P-60-62.

iniciadas em 1955, sob a administração do prefeito Leonel Brizola (1955-1958), a partir da margem norte, a construção estaria completa somente em meados dos anos 80, instituindo de vez uma barreira física entre a cidade e o Rio.

Entre 1948 e 1951, antes dos novos projetos de lei que fazem parte do conjunto de ações que efetivamente atuaram na urbanização da Praia de Belas e, por conseguinte, na foz do Riacho e da nova Avenida Ipiranga, é pertinente destacar três propostas específicas para esta área, apesar da sua não realização.

A primeira delas ocorreu nos anos que seguiram após o Plano Gladosch, sendo vista como uma espécie de revisão seu antigo Plano, realizada pela *Comissão Revisora do Plano Diretor*, em meados de 1948. A segunda surge em seguida, coordenada por Paiva junto aos seus alunos de graduação, em uma espécie de resposta crítica à primeira. Paiva e seus alunos incluíram na proposta da área da Praia de Belas a reformulação do tecido junto ao velho leito do Riacho, e também o tratamento das novas áreas da Praia de Belas e seu segmento pelo Bairro Menino Deus, como se pode perceber através das palavras a seguir:

“Tomamos como base desse trabalho o último estudo do arquiteto Gladosch, já citado, procurando melhorá-lo. A concepção geral é a mesma – maior aterro junto à velha cidade; tratamento paralelo às áreas do M. Deus (até a Av. Getúlio Vargas) e da região junto ao Riacho (velho leito); tratamento da Avenida Borges prolongada como parte da Av. Beira-Rio (uma de suas faixas); traçado viário geral incluindo um trecho do futuro 1º perímetro e a avenida já idealizada pelo arquiteto Maciel.”²¹⁵

Sobre estas duas propostas, cabe destacar que ambas constam no documento intitulado *“Problemas Urbanos de Porto Alegre”*, referido anteriormente, e já incluem a questão do grande dique contornando a orla, como se pode perceber através das figuras abaixo.

²¹⁵ PAIVA, Edvaldo Pereira. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Palestra realizada no auditório Tasso Correa do Instituto de Belas Artes, no dia 18 de abril de 1951. P-17.

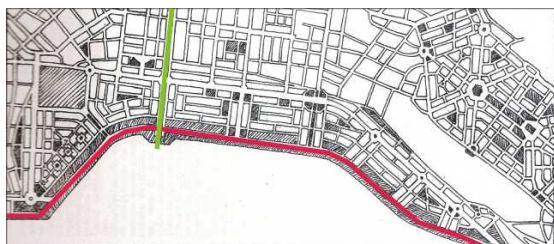


Fig. 59- Projeto proposto para a região da Praia de Belas sobre a análise e revisão do Plano Gladosch. Trabalho realizado pela Comissão Revisora do Plano Diretor, entre 1948 e 1949. Fonte: Paiva, Problemas Urbanos de Porto Alegre, 1951.

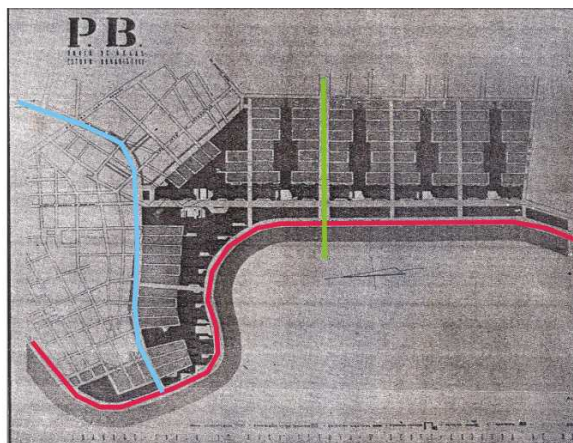


Fig. 60- Estudo realizado por Paiva e seus alunos no curso de Belas Artes, em 1948, prevendo a remodelação da Praia de Belas e também da área do antigo leito do riacho. Fonte: Paiva, Problemas Urbanos de Porto Alegre, 1951.

Em ambas as propostas, destaque para o dique de proteção em vermelho, contornando a orla. Em azul, destaque para a localização do antigo leito do Riacho e sua foz, e também para a Avenida Ipiranga, em verde.

A terceira proposta para a região da Praia de Belas incluía a urbanização do Morro Santa Tereza²¹⁶, e seria publicada em 1951, surgindo logo após a publicação dos estudos de Paiva e Demétrio Ribeiro segundo a Carta de Atenas. O engenheiro Edvaldo Pereira Paiva, autor da mesma, “*tratou a área como um bairro residencial autônomo, organizado em unidades vicinais e com um sistema de verdes bem estruturado*”, perfeitamente encaixada nos moldes da arquitetura moderna, cujos paradigmas estavam em alta ²¹⁷.

Parafraseando Bohrer²¹⁸, pode-se dizer que este projeto era baseado em uma matriz corbusiana, com a utilização de um traçado ortogonal definindo grandes quarteirões, ao molde perfeito das superquadras, que tipologicamente romperiam as ligações tradicionais do edifício com o solo urbano, e, como consequência, com a quadra da cidade tradicional. Segundo consta em um dos documentos que descrevem o projeto na época, este contava ainda com uma zona destinada a prédios públicos e com um parque verde, dividindo esta à zona residencial, como se pode perceber através da figura a seguir, que destaca também a previsão do dique de proteção ao longo de toda a orla. ²¹⁹

²¹⁶ Sobre a adição do projeto para o Morro Santa Tereza junto ao da Praia de Belas, é interessante lembrar esta já se encontrava presente no projeto da Comissão Revisora do Plano.

²¹⁷ Porto Alegre. Plano Diretor -1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.

²¹⁸ BOHRER, Maria Dalila. Op.cit. P- 101.

²¹⁹ Porto Alegre. Plano Diretor -1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.



Fig. 61- Estudo Urbanístico da Praia de Belas - Edvaldo Pereira Paiva /1951, incluindo a urbanização do Morro Santa Tereza. Fonte: Urbanização da Praia de Belas. Separata da Revista do D. P. M. Dezembro de 1951.

Sobre as três propostas apresentadas até aqui, é necessário comentar que, apesar do fato de ambas não terem sido responsáveis diretamente pela formação desse território junto à foz do Riacho, devido a sua não efetivação, acredita-se que sua presença neste estudo seja muito pertinente, por terem servido de base para projetos que seriam implantados na área posteriormente, como será visto a seguir.

3.3 Propostas globais para a formação da Praia de Belas (1955 -1970)

A primeira proposta a ser implantada efetivamente para a urbanização do novo bairro da Praia de Belas surgiria em 1953, e ficou conhecida como “*Projeto definitivo para a Praia de Belas*”, de autoria de Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet. Sua implantação foi aprovada através da Lei nº. 1487, de 1955 e posteriormente legitimada pela Lei nº. 2046, de 1959, que instituiu o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre.

O projeto mantém, em linhas gerais, o estudo de 1951, porém introduz um zoneamento de uso e de alturas das edificações, e prevê ainda, junto à zona residencial, a localização de órgãos de ensino, de recreação, de abastecimento, serviços sociais e transportes. Entretanto, uma diferença significativa diz respeito ao aumento de área aterrada e do seu desenho junto à orla, onde se

destacam os ancoradouros dos barcos (localizados transversalmente junto a Avenida Beira-Rio) e também uma marina, um clube e um cassino, como se pode observar através da ilustração a seguir.²²⁰

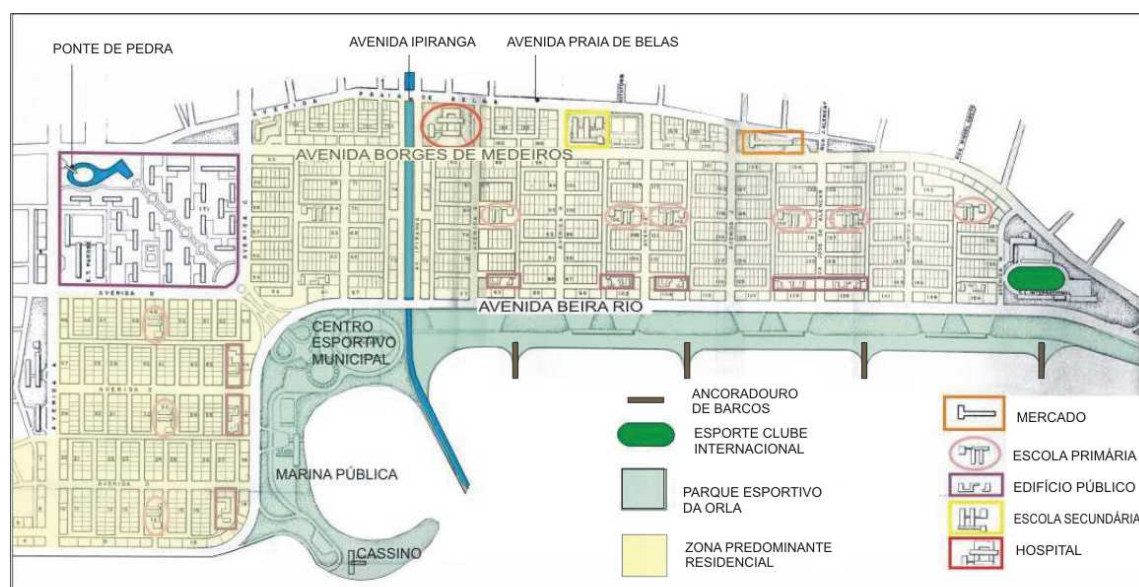


Fig. 62- Projeto Definitivo do Bairro Praia de Belas. Autoria: Maximiliano Fayet e Edvaldo Pereira Paiva. Fonte: Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1964. Marcação da autora em colorido destacando as propostas de uso e configuração do aterro.

Em um documento da prefeitura que resume o período entre 1954 e 1964, instituindo o Plano Diretor de 1959, fica clara a proposta de Paiva e Fayet para o *Plano Definitivo para a Urbanização da Praia de Belas*, bem como a adoção aos novos paradigmas através do modelo corbusiano, como se pode perceber através da descrição da proposta através do documento da época:

“Este projeto assim foi traçado dentro de normas modernas de urbanização, para a finalidade residencial, apresentando o seu zoneamento de um bairro residencial padrão. O seu traçado viário divide toda a área em superquadras servidas por ruas do tipo << entra e sai >> e dotadas de circulações para pedestres, independentes das vias de tráfego em cada superquadra e que conduzem a uma escola primária. Prevê o projeto ainda, a construção de três mercados locais, uma escola secundária, um hospital, um estádio para esportes, um clube náutico, balneários e alguns prédios públicos”.^{221 / 222}

²²⁰ Sobre a questão da inserção do clube e de um cassino no programa como atividade de lazer, cabe lembrar que esta é uma influência da arquitetura norte-americana, que nessa época tinha na cidade de Las Vegas seu grande atrativo em termos de entretenimento.

²²¹ Porto Alegre. Plano Diretor -1954-1964. Op.cit. P-64.

²²² No mesmo documento, é revelado que o bairro teria uma densidade máxima de 400 habitantes por hectare, admitindo assim uma população máxima de 120.000 pessoas. Outro ponto importante, destacado no documento, é que somente 33,3% da área corresponderia a lotes vendáveis, sendo o restante destinado às instalações para esportes, áreas verdes, áreas para escolas, mercados, praias e para o sistema viário. Porto Alegre. Plano Diretor -1954-1964.

A área atingida pela proposta abrange 300 hectares, em quase sua totalidade conquistada sobre o Guaíba por um aterro hidráulico, mantido na cota + 2.70m. Cabe destacar, nesse projeto, a existência do dique de proteção para defesa das cheias, na altura de 6.00m, sobre o qual se desenvolveria uma via rápida, a Avenida Beira-Rio, ligando a Ponta da Cadeia à Ponta do Dionísio.²²³

Nesse sentido percebe-se também uma elaboração maior, em relação à proposta anterior, no que se refere à questão viária. Enquanto que a Avenida Ipiranga encontrava-se também elevada, sobre a mesma cota de nível da Beira-Rio, para fazer a ligação viária entre os centros cívicos e esportivos com as edificações públicas e o restante da cidade havia um grande desnível, que Paiva e Fayet resolveriam com a criação de um grande viaduto. Bohrer²²⁴ se refere a esta solução como “*um nó com duas alças que permitiria aos veículos acessar com facilidade ao centro cívico e esportivo*”.

Outro ponto importante do projeto de 1955 é sua preocupação com a valorização da antiga Ponte de Pedra como monumento histórico, apesar de sua essência moderna. Tal fato é percebido através da existência de um eixo monumental que ligaria a antiga ponte com a orla do Guaíba, em um grande espaço destinado ao Parque Esportivo, que se assemelha, nesse sentido, à proposta realizada pela Comissão do Plano em 1948. Entretanto, através da observação da maquete que apresenta a composição volumétrica da proposta, pode-se perceber que o eixo de ligação entre o parque e a ponte de pedra acaba por perder sua força, devido à posição de implantação dos edifícios, que formam lâminas diagonais a este, enfraquecendo assim sua percepção. Tal colocação, compartilhada por outros autores que analisaram esta proposta²²⁵, pode ser observada através da visualização das figuras a seguir.

Op.cit. P-64.

²²³ Informações extraídas de *Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964*. Op.cit. P-64.

²²⁴ BOHRER (2001). Op. cit. P-99.

²²⁵ Nesse sentido podem ser citados os autores BOHRER (2001) e ABREU FILHO (2006).



Fig. 63- Maquete volumétrica do Projeto da Praia de Belas. Vista do Rio em direção à Ponte de Pedra. Projeto definitivo do Praia de Belas. Fonte: Lei nº 1487/ 1955.

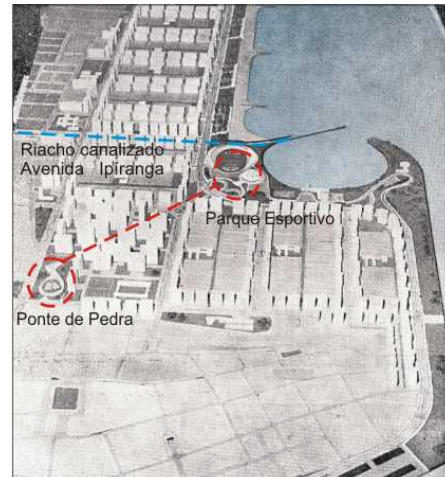


Fig. 64- Maquete volumétrica do Projeto da Praia de Belas. Vista geral na direção sul. Projeto definitivo do Praia de Belas. Fonte: Lei nº 1487/ 1955.

Apesar de esse projeto ter sido intitulado como “*Projeto Definitivo do Bairro Praia de Belas*” e do mesmo ter sido incorporado pelo Plano Diretor de Porto Alegre, através da Lei nº. 2046/59, quando apenas começava a ser concretizado, o poder público, em 1961, revogou a lei anterior substituindo-a pela Lei nº. 2330/61, que alterou completamente a proposta do bairro²²⁶.

A proposta de 1961, sob o título de *Praia de Belas Novo Projeto*, reduziu consideravelmente o tamanho e a forma do aterro, e reservou o setor residencial de superquadras localizadas anteriormente junto a Ponta da Cadeia para a instalação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, através de uma permuta que possibilitaria a Prefeitura Municipal a recuperação do polígono adjacente ao parque Farroupilha, então ocupado por órgãos universitários. Além disso, no intuito presentear a cidade com um grande parque público junto às margens do Guaíba, advindo através da influência do urbanismo moderno²²⁷, a proposta acabou por restringir ainda mais a ocupação residencial do bairro,

²²⁶ O “projeto definitivo” havia iniciado sua ocupação a partir dos novos quarteirões localizados entre as Avenidas Praia de Belas e Borges de Medeiros, no trecho localizado à direita da Avenida Ipiranga.

²²⁷ Para um melhor entendimento desta grande valorização dos parques públicos no movimento moderno, cabe citar o comentário de Andréa Soler Machado: “Se por um lado, a cidade moderna brinda o homem moderno com muitos jardins que alegam e higienizam a sua vida perfeita, por outro, normatiza a apropriação e o seu uso, prescrevendo, paradoxalmente, parques funcionalmente pré-definidos para atividades que antes se davam nas calçadas, praças e parques tradicionais. É a era dos parques temáticos, de esporte ou de lazer, ingrediente programático integrante do ‘kit moderno’”. MACHADO, Andréa Soler. *A borda do Rio-Poa: arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado*. Tese de doutorado, UFRGS, 2003. P-204.

destinando a ela apenas a faixa localizada entre as Avenidas Borges de Medeiros e Praia de Belas. Por este viés, através da Lei nº. 2330/61, começou a ir por terra todo o planejamento global da Praia de Belas, que perdeu sua característica de bairro residencial modelo, presente desde os estudos pré-canalização, de 1936, para abrigar uma mistura de usos bastante difícil de ser implementada, descaracterizando de vez a foz antiga e a atual do antigo Riacho. Sobre o novo projeto, compartilha-se aqui da opinião de Abreu Filho²²⁸, que comenta:

“Paradoxalmente, o novo projeto se segue imediatamente ao projeto anterior, cuja justificativa para o seu maciço aproveitamento era justamente a possibilidade de fornecer ao Município recursos para a execução de outras obras urbanas previstas pelo Plano Diretor. Com o novo projeto, a Prefeitura renunciava a qualquer retorno futuro de investimento pelo uso residencial, sob o argumento de que com a recente criação do ‘Fundo Especial para a Execução do Plano Diretor’ tornava-se desnecessária a busca de recursos naquela obra, e o DNOS prontificava-se a assumir o aterro faltante, sem ônus para a Prefeitura”.

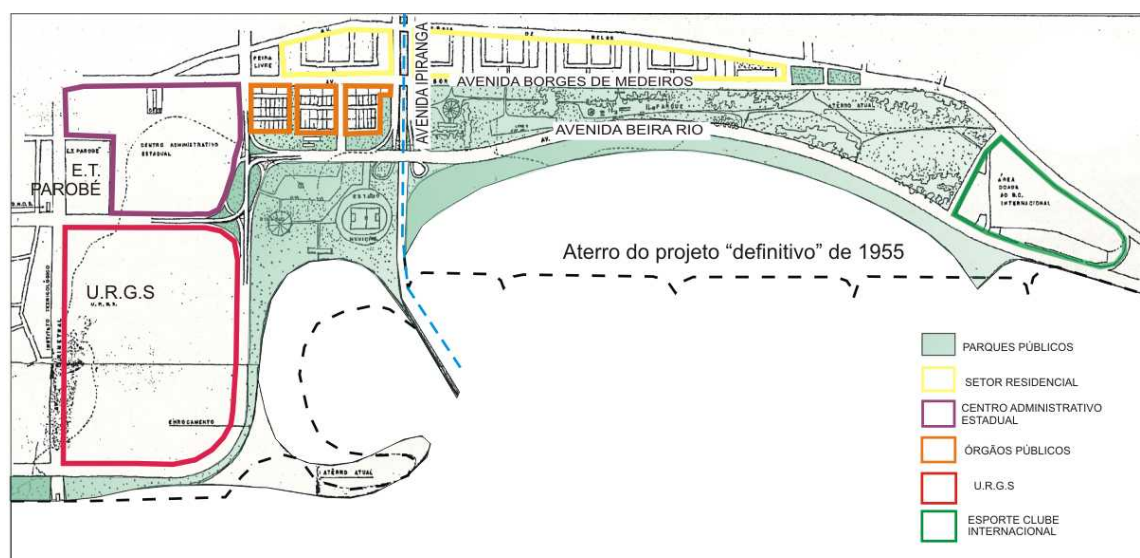


Fig. 65- Lei nº 2330 / 61. Novo projeto da Praia de Belas, alterando a lei anterior. Fonte: Lei nº 2330/61. Marcação da autora em colorido destacando a alteração de usos e dimensões do aterro.

Através da observação da figura acima, que mostra a proposta de 1961, além das questões levantadas até o momento, é interessante destacar, ao contrário das propostas anteriores, a questão do desaparecimento de qualquer demarcação de eixos, diagonais ou perpendiculares, ligando pontos focais de interesse. Desaparece também qualquer referência ao antigo Riacho, a Ponte de Pedra ou a sua foz. Além disso, chama a atenção que a proposta parece ter sido

²²⁸ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-244.

feita considerando o terreno apenas em sua dimensão longitudinal, em detrimento ao pensamento de organização do território em eixos perpendiculares ao Guaíba. Tal fato evidencia-se através da observação das fachadas da Avenida Ipiranga, anteriormente ocupadas por edificações residenciais em forma de lâminas paralelas a Avenida, sem as quais esta agora perde totalmente sua característica de eixo monumental. O primeiro trecho que configuraria a ocupação dos dois lados da Ipiranga com construções se daria somente a partir do terceiro quarteirão em relação à sua foz, assim mesmo, restrito a uma pequena faixa de edificações residenciais, que foi varrida da beira da praia e relocada entre as Avenidas Praia de Belas e Beira-Rio.

Com a diminuição e deslocamento da área residencial, não só perde lugar o hospital previsto na proposta de 1955, assim como perde o sentido completamente que o bairro continue sendo chamado Praia de Belas. Através de influências geradas a partir de paradigmas essencialmente ligados ao urbanismo corbusiano, filiado ainda ao conceito das *parkways* americanas, esta ação governamental, firmada através da Lei nº. 2330/61, foi determinante, não só para o futuro da região como também da cidade. A partir desta, a sentença que condenaria definitivamente os porto-alegrenses ao afastamento e ao desuso de sua mais conhecida e planejada Praia de Belas começava a se configurar como realidade. Abreu Filho²²⁹ revela alguns motivos que reforçam esta crença:

“O novo projeto inaugura uma vocação: a destinação compulsória da quase totalidade das áreas aterradas para parques urbanos, abandonando-se as recorrentes propostas que envolviam sua utilização para a implantação de um bairro residencial modelo, presentes em todos os planos urbanos desde ‘Contribuição’. A nova cidade ideal, assim, prescinde de autofinanciamento, e é cada vez mais dependente de recursos e decisões de instâncias superiores, tornando-se virtualmente refém do planejamento centralizado, estadual e principalmente federal”.

Devido às inúmeras dificuldades geradas pela falta de mecanismos capazes de gerenciar de maneira global os tantos tipos de usos criados para a ocupação da Praia de Belas, foi necessário que, ainda no decorrer dos anos 60, incidissem, nesse local, novas leis, no intuito de regulamentar usos e dar continuidade ao processo efetivo de ocupação do bairro, e dos aterros.

²²⁹ ABREU FILHO (2006). Op.cit. P-244.

Nesse sentido, em 1962 a Câmara Municipal aprova a Lei nº. 2434, criando definitivamente as condições necessárias para a localização do Centro Administrativo do Estado, sob a justificativa de que a localização do centro cívico, na Praça da Matriz, era um fator agravante do crescente e ainda não solucionado problema de congestionamento de trânsito na área central.²³⁰ Em 1963, o prefeito Loureiro da Silva, de volta desde 1960 no comando da cidade, sanciona a Lei nº. 2684, criando oficialmente a existência de um parque público no aterro da Praia de Belas, conjuntamente com a Avenida Beira-Rio. Em 1966, a Lei nº. 2907 estabelece as áreas destinadas à implantação de um Centro Esportivo Estadual, na beira do Guaíba. Em 1967, a Lei nº. 3071 dá ao Parque da Praia de Belas a denominação de Parque Marinha do Brasil.

Em 1970, soma-se a este conjunto de normas, através do qual o novo Bairro Praia de Belas vinha se configurando lentamente, a Lei nº. 3414. Esta é aprovada no intuito de dispor, mais uma vez, sobre os usos e as edificações na Praia de Belas, revogando as que anteriormente atuavam nesse sentido.

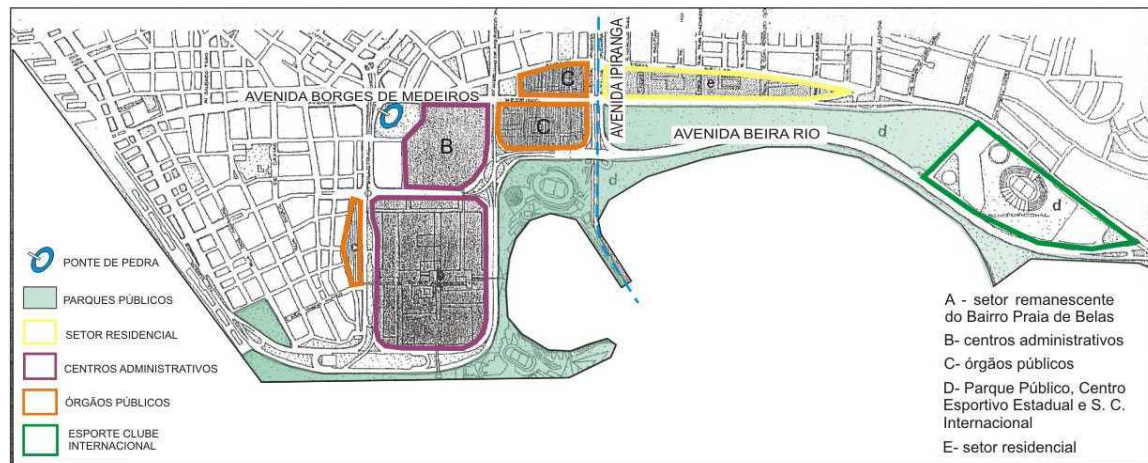


Fig. 66- Lei nº 3414 / 1970, que revogou as leis nº 1966 / 59 e 2434 / 62. Fonte: Lei nº 3414/70. Marcação da autora em colorido destacando a alteração de usos e dimensões do aterro.

A Lei nº. 3414, de 1970, é criada como mais uma tentativa de ocupação da orla. Ao contrário das anteriores, se mostra sob a forma de uma espécie de zoneamento, que é demarcado no projeto através de letras em ordem alfabética.

²³⁰ Sobre a questão de localizar o centro administrativo da cidade sobre os aterros da Praia de Belas, cabe lembrar que esta seria mais uma forte influência advinda do modelo corbusiano, que necessitava, para a realização desta obra, uma grande área de terreno para viabilizar sua implantação nos moldes do “edifício solto no parque”. Nesse sentido, a concomitância dessas idéias em relação à construção de Brasília, inaugurada em 1960, também deve ser lembrada.

Como se pode observar através da figura recém exibida, a nova proposta mantém a mesma estrutura viária lançada anteriormente, porém se configura a partir da criação de dois parques públicos, chamados Hoje Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky Sobrinho. Os parques foram divididos em função da presença da foz do Arroio Dilúvio, onde finalizava a Avenida Ipiranga, e assim são mantidos até os dias de hoje. A proposta traz também a ampliação dos setores destinados ao centro administrativo e edificações a abrigar órgãos públicos.

É interessante lembrar ainda que, através dessa lei, a porção residencial remanescente da proposta anterior foi diminuída ainda mais. Esta foi restringida agora apenas à estreita faixa triangular entre as Avenidas Borges de Medeiros, Ipiranga e Praia de Belas.

Nesta proposta, vale destacar, ainda que de forma tímida, a volta da idéia da manutenção da Ponte de Pedra, que havia ficado ociosa devido à canalização do Riacho como um monumento para a cidade. Apesar de esta não oferecer nenhuma vinculação com qualquer outro ponto do projeto, que também não articula nenhum dos seus elementos entre si, é importante salientá-la, pois a partir de então se firmariam ações no intuito de valorizá-la, como será visto posteriormente.

3.4 Depois de 1970: a Praia de Belas nos dias atuais

O tempo passou e a cidade transformou-se. Na cidade contemporânea de 2008 verificam-se os resultados reais da ocupação deste bairro tão planejado. Apesar da seqüência de ações governamentais apresentadas até então, que atingiram a Praia de Belas com o propósito de um projeto global, a foz do novo Riacho canalizado, bem como a sua antiga, acabou fadada à fragmentação “*non-sense*” e ao seu estranhamento completo pelos habitantes da cidade. Isso ocorreu porque, a partir dos anos 70, ainda no propósito de ocupar os aterros da Praia de Belas, a idéia de um projeto global definitivamente cedeu lugar a um zoneamento. A imposição da Lei nº. 3414/70, como vimos anteriormente, foi, em grande parte, responsável pela maneira em que se sucedeu, e ainda se sucede

a ocupação desse local até os dias de hoje, com algumas exceções que serão aqui reveladas posteriormente. Para um melhor entendimento do ocorrido em termos de ocupação, no aterro junto à Praia de Belas, é indispensável a visualização das figuras a seguir, que visam a comparação entre o zoneamento estabelecido pela Lei nº. 3414/70 e o atual.

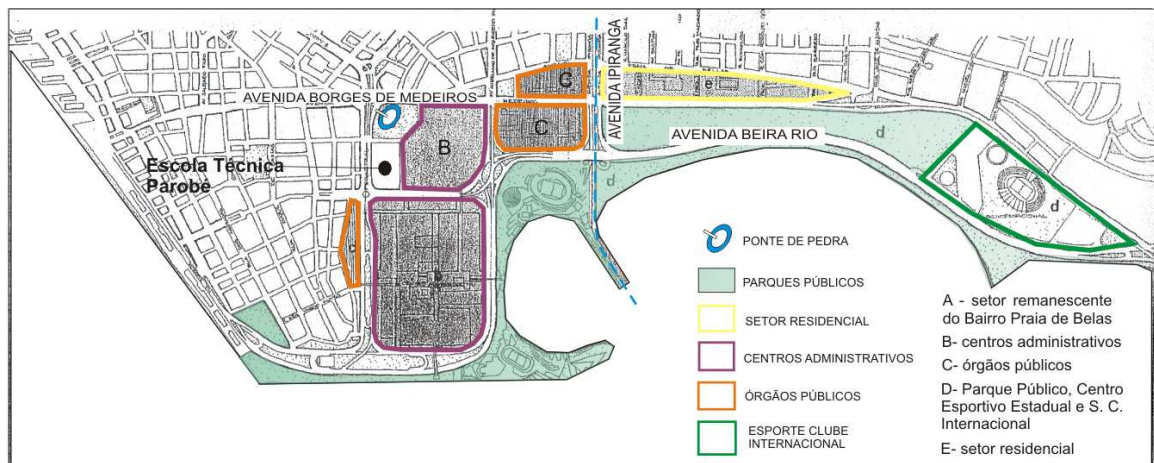


Fig. 67- Lei nº 3414 / 1970, que revogou as leis nº 1966 / 59 e 2434 / 62. Fonte: Lei nº 3414/70. Marcação da autora em colorido destacando a alteração de usos e dimensões do aterro.



Fig. 68- Zoneamento atual com a ocupação dos aterros na Praia de Belas. Fonte: marcação da autora sobre imagem do satélite fornecido pelo programa Google Earth, 2008.

Com base nas ilustrações, pode-se dizer que, apesar da modificação de seus limites e de uma série de acontecimentos paralelos que permearam a história da ocupação dos aterros durante as décadas de 70, 80 e 90, o zoneamento que previa a Lei nº. 3414/70 foi, majoritariamente, a ação que regulamentou os usos e ocupações do território da Praia de Belas.

Nesse sentido destaca-se a permanência dos Parques Marinha do

Brasil²³¹ e Maurício Sirotsky Sobrinho²³², da área cedida ao Esporte Clube Internacional²³³, da região destinada ao Centro Administrativo do Estado²³⁴, da Escola Técnica Parobé e também da região destinada aos edifícios públicos, além da valorização da antiga foz do Riacho. Desde meados da década de 50, esta havia perdido sua função devido à canalização. Tal valorização foi propiciada através da execução da escultura chamada Monumento aos Açorianos²³⁵, executada em 1973, e também do tombamento da Ponte de Pedra

²³¹ Segundo Bohrer, o Parque Marinha do Brasil foi, em termos de planejamento, a última tentativa de intervenção unitária por parte do poder público. A tentativa a que Bohrer se refere foi feita em 1976, integrada ao Projeto Renascença, sob a administração do prefeito Guilherme Socias Villela. Nesta ocasião, a Secretaria do Planejamento Municipal elaborou um plano preliminar de diretrizes para a área do parque, que abrangia 50 hectares, tendo por objetivo subsidiar um concurso público para o Projeto do Parque Marinha do Brasil. Baseado em um plano de diretrizes que estabelecia como funções primordiais “a criação de um forte elo de ligação da cidade com o lago, o intercâmbio com os equipamentos de lazer existentes na orla e nas ilhas do Delta, a minimização dos efeitos visuais das barreiras físicas existentes e a integração da nova paisagem do parque à paisagem urbana consolidada”, o concurso foi realizado. Entretanto, para a decepção dos arquitetos Ivan Mizoguchi e Rogério Malinski, autores do projeto vencedor, e de todos os porto-alegrenses, seu projeto não foi implantado. Desse modo, apesar de ter havido para esta área um projeto urbanístico fortemente comprometido com a urbanização da orla e com o resgate do contato do habitante da cidade com seu Rio, o Parque foi sendo esboçado paulatinamente, sendo inaugurado em 9 de dezembro de 1978. BOHRER (2001) Op. cit. P-123.

²³² O Parque Maurício Sirotsky Sobrinho foi inaugurado em 1982. Segundo Bohrer, nunca houve um projeto urbanístico formal para esta área. Segundo a autora, os caminhos e a distribuição dos espaços hoje existentes são de autoria do engenheiro agrônomo Kurt Zimmermann, que era o responsável pelas áreas aterradas. BOHRER (2001) Op. cit. P-123.

²³³ Após diversas negociações, iniciadas ainda nos anos 60, a privatização de parte da orla da Praia de Belas para a instalação da sede recreativa do Esporte Clube Internacional foi consolidada na década de 80. Para a urbanização da área, foi contratado um projeto paisagístico que previa a construção de marinas, praias particulares, área de piscina e outras atividades esportivas. BOHRER (2001) Op.cit. P-123.

²³⁴ A idéia de centralizar órgãos de administração pública estadual num só complexo arquitetônico para facilitar os contatos entre os secretários e funcionários já estava sendo estudada desde 1956, com a construção de prédios ao redor da Praça da Matriz, em Porto Alegre. Em 1962, o prefeito da cidade, Loureiro da Silva, sancionou a lei que fixava o Centro Administrativo nas proximidades da Avenida Borges de Medeiros e da Escola Técnica Parobé. Ao longo desses anos, muitos planos foram traçados, mas somente no dia 12 de julho de 1971 foi aprovado pelo então governador Euclides Triches o projeto para a criação do Centro Administrativo do Estado do Rio Grande do Sul (CAERGS). A estrutura, de 128 mil metros quadrados e 32 andares (119 metros de altura), teria um palácio de despachos, secretarias de Estado, plataforma de acessos e centro de processamento de dados. A Companhia Estadual de Desenvolvimento Regional e Obras (CENDRO) e a firma Knorr Construções Ltda. foram as responsáveis pela execução das obras, juntamente com os arquitetos Charles René Hugaud, Ivanop Fontoura e Leopoldo Constanzo. O trabalho se iniciou no dia 26 de dezembro de 1976. A ocupação do prédio estava prevista para 1986, porém a inauguração somente ocorreu em março de 1987. Dois anos depois, o Centro Administrativo do Estado do Rio Grande do Sul passou a ser chamado de Centro Administrativo Fernando Ferrari, em homenagem ao parlamentar que foi um dos mais destacados na história do Estado. Informações extraídas de: Revista Imóvel Class nº.20, de 03 de fevereiro de 2008. Artigo intitulado *Centro Administrativo: símbolo arquitetônico e estratégico*. S/ autor.

²³⁵ O monumento, em linhas futuristas, está localizado no Largo dos Açorianos (que também abriga a histórica Ponte de Pedra), próximo ao Centro Administrativo do Estado. Construído em 1973, feito em aço, é uma obra do escultor Carlos Tenius e lembra uma caravela, composta de

como patrimônio histórico da cidade, em 1979, quando a antiga ponte recebeu um espelho d'água e todo um tratamento urbanístico e paisagístico em seu entorno, que passou a chamar-se Largo dos Açorianos²³⁶. O projeto, de autoria da arquiteta Enilda Ribeiro, foi concebido de acordo com o modelo ideal dos espaços abertos da arquitetura modernista, ainda em alta neste período. Devido a implementação dos aterros na cidade, e da necessidade de ajustes viários que resolvessem a ligação das avenidas-dique, que realmente foram implantado na cota de nível de 6.00m, como previa o projeto de 1955, a antiga foz ressurgiu, marcada pela Ponte de Pedra e emoldurada por um invólucro essencialmente novo e diferenciado do tecido da cidade tradicional. De forma paradoxal, nesse novo contexto, ficou localizada de forma a dividir as duas cidades: a antiga e a moderna.



Fig. 69- Praça dos Açorianos.

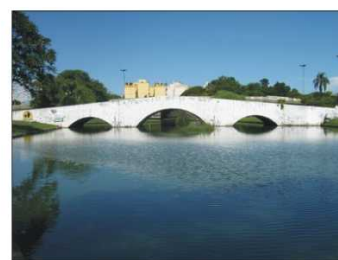


Fig. 70-Ponte de Pedra.



Fig. 71- Monumento aos Açorianos.

Vista aérea da Praça dos Açorianos: tecido moderno contendo a foz do antigo Riacho. Acima, destaque para a Ponte de Pedra e seu espelho d'água. No ângulo oposto, destaque para o Monumento dos Açorianos e para o Centro Administrativo Fernando Ferrari. Fonte: Porto Alegre: Planejar para viver melhor. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1980.

Dentre as zonas da Praia de Belas que tiveram sua ocupação alterada mais significativamente em comparação com a legislação de 1970 podem ser destacadas duas. A primeira refere-se à zona que era destinada a prédios

corpos humanos entrelaçados, e tendo à frente uma figura alada que lembra o mitológico Ícaro e representa vitória. Informações extraídas do site: www.poaturismo.com.br. Acesso em 12/07/08

²³⁶ Segundo WEIMER (1978), desde 1846, quando a Ponte de Pedra ainda era utilizada fortemente como eixo de ligação entre as zonas norte e sul da cidade, já existia a intenção dos governantes de Porto Alegre em se construir uma praça seu no entorno, no intuito de valorizá-la. "O projeto da praça, no entanto, teve de esperar mais de cem anos para que fosse criada, e, por ironia, exatamente quando a ponte perdeu sua função como via de tráfego." WEIMER, Günter. *A ponte de pedra: dúvidas e incertezas*. Em: *Jornal Correio do Povo*: 10.09.1978.

residenciais, localizada na faixa estreita triangular entre as Avenidas Ipiranga, Praia de Belas e Borges de Medeiros, que acabou sendo tomada por edificações de uso comercial de caráter privado. A segunda é a zona que se encontra à esquerda da Avenida Ipiranga, vizinha ao Parque Marinha do Brasil, que havia sido prevista como uma zona exclusiva a abrigar prédios públicos, e hoje abriga edificações de uso público e privado.

Um olhar atento sobre a imagem a seguir, que mostra a ocupação desta região cuja importância para a cidade sempre foi tão evidenciada, esclarece o entendimento do que ali ocorreu. Grandes empreendimentos, públicos e privados, foram surgindo a partir dos anos 80 e 90, e ocupando, assim, parte desse local.



Fig. 72- Ocupação atual do Bairro Praia de Belas. Fonte: Levantamento físico realizado pela autora sobre a imagem do satélite de 2008, fornecida pelo programa Google Earth.

Dentre estes empreendimentos que vem se realizando sobre os aterros a partir dos anos 80 e 90, e envolvendo grandes parcerias entre agentes públicos

e privados, o que mais impacto trouxe a esta área, sem dúvida, foi o *Praia de Belas Shopping Center*. Inaugurado em outubro de 1991, o Shopping foi construído na esquina da Avenida Ipiranga com a Avenida Praia de Belas, em um terreno de 36.774m². Vale destacar que o terreno em questão fazia parte de uma área maior, localizada em uma faixa à direita da Avenida Ipiranga, entre as Avenidas Praia de Belas e Borges de Medeiros, que pela Lei nº. 3414, de 1970, era a única do bairro ainda destinada em seu zoneamento para uso residencial. Entretanto, através de negociações entre a Prefeitura de Porto Alegre e a iniciativa privada, uma extensa área desta faixa foi destinada ao empreendimento, que ao ser inaugurado, era o maior shopping da cidade, com 112.600m².

Naquela ocasião, devido a um acordo com a Prefeitura, os construtores do Shopping ficaram responsáveis pela duplicação da Avenida Praia de Belas e também da ponte, nesta Avenida, sobre o Arroio Dilúvio, além da execução de duas novas praças em seu entorno, a Praça Itália e a Praça Isabel. Tais modificações eram vistas pelo poder público como mais do que necessárias, pois estaria previsto para o Shopping um movimento de 50 mil pessoas por dia, dado que se confirma atualmente. ²³⁷ / ²³⁸ / ²³⁹

²³⁷ Sobre as obras de construção do Praia de Belas Shopping Center, é interessante destacar que, devido ao fato desta grande obra estar localizada sobre área proveniente de aterro, diversos problemas construtivos foram enfrentados pelas equipes responsáveis, uma vez ali que existia um lençol freático a 3 metros de profundidade. Como o pavimento subsolo estava na mesma cota de nível do Rio Guaíba, para construí-lo foi necessário fazer o rebaixamento desse lençol através de seis conjuntos de bombas, que retiravam a água para a cravação de 1.600 estacas tipo Franki, a 20m de profundidade, que sustentariam a laje do subsolo. Informações extraídas de Medeiros, Heloísa. *Mudando Conceitos*. Artigo publicado na Revista AU: Arquitetura e Urbanismo. Volume 40. Fevereiro de 1992. P. 42-46.

²³⁸ Ainda sobre o projeto, cabe dizer que o paradigma urbanístico em questão já era o pós-modernismo, ancorado em conceitos que norteavam, na época, a construção de Shopping Centers nos Estados Unidos e Canadá, que tinham como diretrizes principais a existência de grandes espaços no *mall*, o aproveitamento da luz natural, a utilização massiva de paisagismo interno e externo com a utilização de flores e palmeiras e também a escolha de equipamentos de última geração. Nesse sentido, vale destacar que o projeto deste empreendimento, realizado pelo arquiteto Júlio Neves e outros colaboradores, foi assessorado por um escritório dos Estados Unidos. MEDEIROS (1992) *Idem*, P. 42

²³⁹ No início do ano de 2008 foi dado início a um processo de ampliação do Praia de Belas Shopping Center. O projeto é composto de uma torre de escritórios de 20 pavimentos, chamada Prime Offices (já em construção, localizada junto à entrada do Shopping em frente ao Parque Marinha do Brasil), um prédio garagem e uma passarela de 50 metros passando por cima da Avenida Praia de Belas, ligando o shopping a um outro prédio comercial (este será localizado do lado oposto ao primeiro, na Avenida Praia de Belas). O projeto conta ainda com a construção de 7 novos cinemas (hoje são apenas 3), um teatro para 1200 lugares e ainda mais 75 lojas no terceiro piso do prédio já existente, que hoje funciona como estacionamento.



Fig.73 - Praia de Belas Shopping Center. Implantação entre as Avenidas Borges de Medeiros, Praia de Belas e Ipiranga. Ao fundo, o Parque Marinha do Brasil e o Guaíba.



Fig.74 - Vista a partir da foz do Riacho canalizado. À esquerda o anfiteatro Pôr-do-sol e o Parque Maurício Sitolsky Sobrinho. À direita, o Parque Marinha do Brasil e o Praia de Belas Shopping.

Fonte das figuras 73 e 74: Amaral, Henrique. Porto Alegre Vista do Céu. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2005.

Ao contrário desse processo de ocupação, marcado pela construção de grandes edificações, é interessante destacar também uma ocupação que ocorreu naturalmente nesse local, devido à demora para a destinação dessa área durante um grande período de tempo. Trata-se da Vila conhecida como Chocolatão²⁴⁰, cuja localização pode ser visualizada através do mapa anterior. A Vila, que ficou estabelecida entre várias edificações de uso público vizinhas ao Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, recebeu este nome devido a sua proximidade com o prédio que abriga a sede da Receita Federal, cujo apelido popular “chocolatão” foi dado em alusão às características formais do edifício, que possui revestimento marrom e é retangular²⁴¹. Atualmente, devido à imensa valorização deste terreno e da necessidade de ampliação do Tribunal Regional Federal, já está sendo providenciada a remoção de cerca de 160 famílias que ali residem. A população deve ser transferida para a região noroeste da cidade, nos altos da Avenida Protásio Alves, em uma área de 14.144,43m²²⁴².

²⁴⁰ A área, que pertencia à união, foi concedida ao município. A doação faz parte do projeto de inclusão social da Vila Chocolatão, desenvolvido pelo Tribunal Regional Federal (TRF). As obras, que serão realizadas através do Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB), contarão com financiamento da Caixa Econômica Federal, e deverão ser concluídas entre o final de 2008 e início de 2009.

²⁴¹ Em termos mais precisos, a Vila Chocolatão ocupa o interior do quarteirão delimitado pelas Avenidas Loureiro da Silva (norte), Augusto de Carvalho (leste) e pela Rua Otávio Francisco Caruso da Rocha (oeste e sul). São seus vizinhos diretos os prédios que abrigam a Receita Federal, o Ministério da Agricultura, o SERPRO, a Justiça Federal e o IBGE.

²⁴² Segundo informações do Departamento Municipal de Habitação (Demhab) de Porto Alegre.



Fig. 75- Vila Chocolatão. Ao fundo, destaque para as duas torres do Edifício Sede do Ministério Público do RioGrande do Sul. Foto da autora, 2007.



Fig. 76- Vila Chocolatão. Ao fundo, o prédio do Centro Administrativo Fernando Ferrari. Fonte: www.poa.site.com.br. Acesso em 30.07.2008.

Com base na análise de todas as propostas de planejamento efetuadas pelo poder público para a região da Praia de Belas, e também das ações fragmentadas que se impuseram de forma isolada gerando a formação atual desse território, pôde-se perceber que, apesar de uma série de esforços conjugados no intuito de valorizar o Guaíba e a relação do habitante porto-alegrense com a praia, todas as tentativas nesse sentido fracassaram. A busca pelos ideais modernistas do edifício solto no parque e de todos os seus paradigmas, que vieram a reboque da ansiedade em obter, mesmo que tardiamente, uma nova imagem de cidade, cobrou seu preço. E assim, enquanto os arquitetos e planejadores urbanos punham-se a sonhar, desenvolvendo projetos de grandes edifícios e parques urbanos aos moldes de Brasília, Chicago, Londres, Berlim, Nova Iorque e outras cidades do mundo, a necessidade em proteger a cidade das chuvas e enchentes impôs-se como realidade.

Sem que estes sonhadores percebessem, a seqüência de obras realizadas composta através dos aterros executados, das barreiras dos diques de proteção ao redor do Guaíba e da canalização do Riacho, fixava-se de maneira permanente, criando novos problemas para a cidade - talvez mais graves do que aqueles que estas obras se propunham a resolver. Dessa maneira, o local que abrigava a antiga foz do Riacho transformou-se em uma grande praça cujo paisagismo modernista, através de sua grande escala e da sua implantação limitada entre imensas *parkways* aos moldes americanos,

acabou por encobrir seu valor histórico, devido ao afastamento de seu contexto global. Por outro lado, a nova foz canalizada, cheia de potencialidades para tornar-se um ponto de referência para a cidade, hoje nada mais é do que uma barreira que divide os dois grandes parques, com bordas poluídas e sem nenhum tratamento urbanístico.



Fig.77- Foto aérea da cidade de Porto Alegre com a situação atual dos aterros. Destaque a localização da foz do Vale do Riacho antes e depois da sua canalização. Fonte: Secretaria do Planejamento Municipal, PMPA, 2005.

4º CAPÍTULO

4.0 A ANTIGA CIDADE BAIXA DEPOIS DA CANALIZAÇÃO: PROPOSTAS URBANAS E INTERVENÇÕES DO PODER PÚBLICO

Uma vez que já foram averiguadas as condições da atual ocupação do ambiente que compreende a antiga e a atual foz do Dilúvio, o segundo estudo de caso visa investigar as ações governamentais que atuaram na urbanização ao longo dos primeiros quilômetros de suas novas e antigas margens. O local coincide com o que era antigamente conhecido como região da cidade baixa. Para o melhor entendimento a cerca da localização exata da área que começa a ser analisada, é necessária a apresentação das figuras abaixo, que destacam seus limites de abrangência e também sua diferenciação ao longo do tempo.



Fig.78- Trecho do Mapa de 1939. Fonte: PMPA.



Fig.79- Foto do satélite. Programa Google Earth, 2008.

Destaque para o 2º estudo de caso. À esquerda, o mapa de 1939, que já previa a canalização do Riacho até a Avenida João Pessoa. O mapa revela a transição do tecido urbano, que ainda aparece com o riacho antigo e suas ocupações. À direita, uma imagem atual do satélite mostra o mesmo território em 2008. Destaque para os limites da área geral de pesquisa em vermelho, para a Avenida Ipiranga em azul e para o caso em questão em cor de laranja.

A área específica a qual este segundo estudo de caso se refere está destacada em cor laranja em ambas as figuras. A imagem da esquerda traz a representação original do mapa cadastral de 1939 e mostra um território ainda com muitos vazios urbanos. É interessante observar ainda, nesta figura, a soma de duas situações que revelam um momento de grande transição na região: trata-se da presença concomitante do Riacho em seu leito original e da representação do mesmo já canalizado, cujas obras seriam iniciadas somente após a enchente de 1941, como já visto. Sua comparação com a figura da direita, que revela a situação atual desse local através da foto do satélite, evidencia a grande

transformação ocorrida a partir da década de 40, no local que hoje abrange parte dos bairros Menino Deus, Cidade Baixa e Azenha, cujos limites foram estabelecidos a partir do Plano Diretor de 1959.

Apresentada a área, o passo seguinte é saber quais as propostas feitas pelo poder público para a urbanização do local e também esclarecer como ocorreu seu processo de implantação. Este conjunto de informações, somados ao conhecimento da atual realidade urbana desta área, deverá servir como um elemento chave que, aliado ao caso da Praia de Belas, poderá costurar a teia de acontecimentos que une a história do Riacho e o impacto das ações governamentais no tecido urbano a ele adjacente.

4.1 1945-1975: Uma proposta entre o Progresso e o Descaso

Como já mostrado no capítulo anterior, em meados dos anos 40 foram iniciadas as obras de canalização do Riacho através da construção da nova Avenida Ipiranga, sob a administração do prefeito Loureiro da Silva. Na ocasião, fora prevista por Gladosch a remodelação urbanística de toda a área impactada por esta obra, que seria executada em três partes, a começar pela Praia de Belas, de onde viriam os recursos para subsidiar as demais. Com a não realização da proposta de Gladosch para a urbanização do local, lembrada através das figuras abaixo, as zonas contíguas a esta acabaram por sofrer um completo abandono em relação à implantação de propostas de urbanização pelo poder público.



Fig. 80- Reloteamento total.

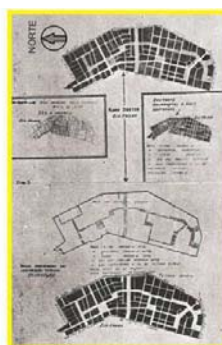


Fig. 81- 1ª Etapa

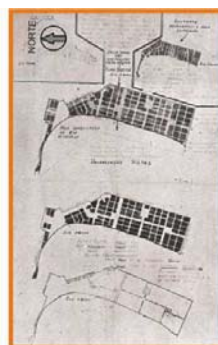


Fig. 82- 2ª Etapa

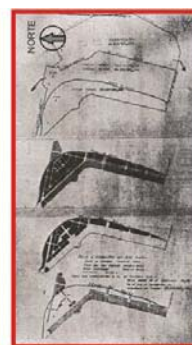


Fig. 83- 3ª Etapa

LEGENDA GERAL: Projeto de reloteamento total da região compreendida no polígono: sopé do espigão central - Avenida João Pessoa - Rua da Azenha - Rua José de Alencar - futura Praia de Belas, o qual será executado em três etapas. A primeira etapa aparece marcada em amarelo, a segunda em laranja e a terceira em vermelho, conforme constam as ilustrações do Plano. Fonte: SILVA, Loureiro (1943). Op. Cit.

Diversos fatores econômicos e políticos - tais como os grandes esforços empreendidos na construção dos aterros da Praia de Belas, a falta de recursos suficientes para a realização das desapropriações necessárias, a construção diques de proteção e da própria Avenida Ipiranga, além da priorização de outras obras da cidade – influenciaram na postergação das melhorias urbanísticas dessa área. Assim sendo, enquanto o centro e outras regiões da cidade cresciam vertiginosamente, numa época marcada pelo progresso da cidade, tanto as velhas como as novas margens do Riacho transformavam-se lentamente. Como se pode observar através das imagens a seguir, no decorrer dos anos 50, as obras da canalização avançavam, porém totalmente restritas à transposição do novo leito - através da abertura da nova Avenida - e à confecção de suas novas pontes²⁴³.



Fig.84- Visita do governador Walter Jobim, 1950



Fig. 85- Obras Fig. 86- Crianças no Canal



Fig.87- Ipiranga e a área da Ilhota

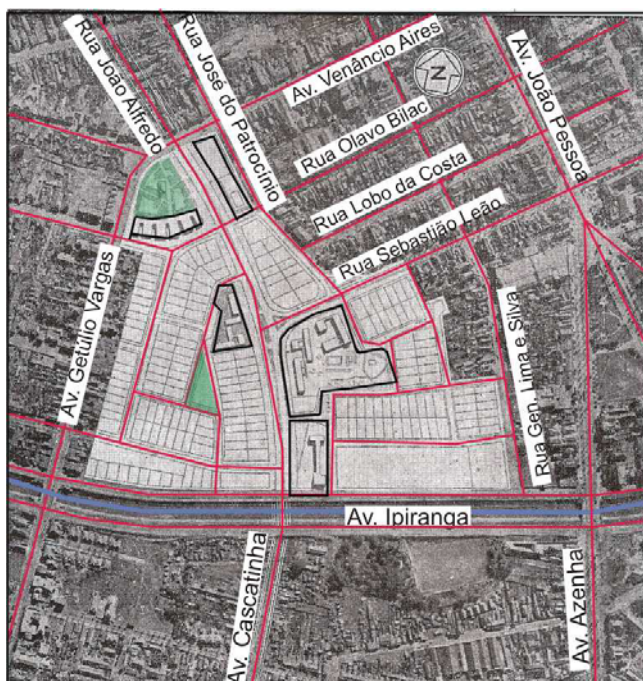
As obras da Avenida Ipiranga e seu impacto na região durante a década de 50. Fonte: Fototeca Sioma Breitman.

No que diz respeito às ações governamentais que incidiram sob este território no intuito de recuperá-lo da retificação do Riacho, é fundamental que sejam destacadas, antes de qualquer projeto que atue nesse sentido, as obras relativas ao aterramento de todo o leito natural. Apesar da falta de informações

²⁴³ Cabe lembrar que nesse período já estavam construídas as pontes da Azenha e da Avenida Getúlio Vargas, inauguradas no decorrer da década de 40. Ambas foram executadas conforme os detalhamentos feitos por Gladosch e sua equipe, e construídas com todos os seus ornamentos, escadarias e pilones, ainda sob a influência do urbanismo francês. Porém, durante as décadas de 50 e 60, quando estavam sendo executadas as pontes das Avenidas Santana e São Luís, o desenho das mesmas foi totalmente simplificado, ao contrário do que previam os detalhamentos de Gladosch. Nesse sentido, iria por terra todo o esforço dedicado ao projeto da Avenida Santana, com seu eixo monumental ligando a feira de amostras, o canal navegável e o Parque Farroupilha. Definitivamente, novos paradigmas urbanísticos começavam a ser seguidos.

oficiais, é sabido que o aterramento teve início ao final na década de 40, com o intuito de preservar o local de epidemias e problemas ligados às questões de higiene e saúde pública. Desse modo, os aterros foram sendo executados na medida em que avançavam as obras da Avenida Ipiranga, que em meados dos anos 60 encontrava-se concluída desde a sua foz até os arredores da Rua São Luís, no Bairro Santana.

Durante esse período conturbado de acontecimentos e de um enorme crescimento e expansão da cidade, a prefeitura dedicou-se a alguns projetos especiais, no intuito de reocupar este território. Em 1964 foi publicado, junto a um documento que tinha por objetivo reunir todas as diretrizes firmadas para Porto Alegre entre 1954 e 1964, um conjunto de propostas e adendos do Plano de 1959. Em tal documento encontrava-se o “*Plano de Reurbanização da Ilhota*”, que surgia como a primeira tentativa da municipalidade em urbanizar parte deste território impactado pela canalização.



LEGENDA DO PROJETO:




-  Traçado Viário
-  Praça Garibaldi / Verdes
-  Equipamentos Especiais:
 - Escolas Primárias
 - Mercado Regional
 - Habitações Multi-familiares de baixo custo

Fig. 88- Plano de Reurbanização da Ilhota. Fonte: Porto Alegre: Plano Diretor - 1954-1964.

Informações contidas nesse documento revelam que o novo loteamento proposto para a região surgiria no intuito de sanear e urbanizar uma área de 22 hectares. Segundo o documento, o local, na época, era assim definido: “*uma zona de precárias condições sanitárias servida por ruas extensas, estreitas e de traçado sinuoso, formando verdadeiros becos sem quaisquer melhoramentos*”

²⁴⁴. Os autores deste projeto justificavam que suas proposições para a área haviam partido diretamente do antigo projeto de Gladosch, porém com a introdução de elementos novos:

*“No Plano Diretor manteve-se o projeto de loteamento e reurbanização previsto, introduzindo-se, contudo, algumas modificações, em vista da nova avenida radial Cascatinha, que atravessa esta área e se destina a ampliar os acessos aos bairros Teresópolis e Glória. Estas modificações constam ainda de uma maior reserva de áreas para verde público, construção de uma escola primária e um mercado regional junto a atual Praça Garibaldi. É prevista ainda a construção de alguns blocos de apartamentos de custo reduzido destinados a realização de permutas com parte dos imóveis a serem desapropriados pelo loteamento”.*²⁴⁵

Entretanto, fazendo uma comparação entre esta proposta e a de Gladosch pode-se observar que ambas têm pouquíssimo em comum, ao contrário do que relata o documento. A principal diferença no projeto está na questão da delimitação da área, que se resume somente a Ilhota, ao contrário do projeto de Gladosch e sua equipe, que previam uma ação envolvendo os bairros Azenha, Cidade Baixa e Menino Deus. Além disso, neste novo projeto o desenho urbano dos quarteirões é totalmente modificado, acarretando no deslocamento da posição da Radial Cascata, que já existia com o mesmo nome no projeto anterior. Outro ponto de diferenciação refere-se ao surgimento de novos elementos de urbanização já afinados com os paradigmas da arquitetura moderna corbusiana, a exemplo da implantação de algumas edificações especiais soltas no lote e da grande presença de vazios verdes entre eles.

Também é interessante notar que este projeto contempla a área com um loteamento totalmente novo, entretanto sem valorizar o eixo da Avenida Ipiranga. Nesse sentido, este se opõe às idéias concebidas por Gladosch, que embora não mencionasse nenhum projeto de ocupação especial para as edificações que formariam as “fachadas” da Avenida Ipiranga, previa o loteamento das três faixas como parte de uma proposta global para a Avenida do Canal, que, conforme o apresentado anteriormente, era vista como um grande eixo verde monumental ao longo de um canal navegável repleto de atrações em todo o seu percurso. Ao invés disso, o que se percebe na proposta de 1963, devido sua implantação, é a valorização do eixo da nova Radial Cascatinha, atual

²⁴⁴ Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964. Secretaria do Planejamento Municipal. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1964. P-52.

²⁴⁵ Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964. Op.cit. P-52.

Érico Veríssimo, perpendicular a Avenida Ipiranga.

Sobre esta proposta, é importante destacar também que a mesma foi idealizada no ano de 1963 em função de que, em meados de 1962, um grande número de desapropriações havia sido realizado, “*graças aos recursos oferecidos pelo Fundo Especial para Execução do Plano Diretor*”²⁴⁶. Nesse sentido, seus autores acreditavam que a partir de então poderiam “*finalmente prever a concretização da recuperação desta extensa área, situada em plena zona urbana de Porto Alegre*”²⁴⁷.

Ao contrário do previsto, mais uma vez o tempo passou e este plano também não foi realizado, de modo que este pedaço de cidade continuou imune à urbanização por mais alguns anos. Devido ao enorme período de tempo em que este território, já com grande parte das desapropriações feitas, ficou abandonado pelo poder público, iniciou-se ali um processo de deterioração, principalmente no que se refere ao núcleo da Ilhota e do antigo Riacho, culminando com sua transformação num aglomerado de malocas misturadas em torno de construções antigas que ainda restavam. Nesse contexto, a Ilhota, que já abrigava há muitos anos uma população carente, via sua população se multiplicar gradativamente, enquanto que as margens da Avenida Ipiranga, em seus primeiros quilômetros, já quinze anos após sua implantação, aguardavam ainda a finalização dos aterros da Praia de Belas e as definições quanto à ocupação dos terrenos as suas “novas” margens.

Em meados dos anos 70, em termos gerais de ocupação, a Avenida Ipiranga vinha se consolidando lentamente, através das diretrizes impostas pelo Plano de 1959. Entretanto, havia uma grande diferença da evolução de suas duas margens, revelando claramente a porção atingida pelo antigo Riacho como grande prejudicada em termos de urbanização. Desse modo, nenhum trecho da antiga cidade baixa havia se reconstituído, ao contrário do ocorrido na margem oposta da Avenida Ipiranga, que já apresentava algumas edificações de maior porte. Assim sendo, esta região, da qual ainda faziam parte o Areal da Baronesa e a Ilhota, continuava com as feições de um enorme canteiro de obras, como se

²⁴⁶ Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964. Op.cit. P-52.

²⁴⁷ Porto Alegre: Plano Diretor 1954-1964. Op.cit. P-52.

pode observar através das figuras a seguir.



Fig. 89- Ilhota, 1975.



Fig. 90- Rua 17 de Junho. Ao fundo o prédio da Zero Hora, esquina da Av. Ipiranga com Rua Arlindo, atual Érico Veríssimo.

Situação da área do antigo Riacho e entorno em 1975. Fonte: Eskinazi, Davit. Pesquisa para Projeto de Diplomação. UFRGS, 1975.

4.2 O Projeto Renascença de 1975: destaque para a 3ª e 4ª Regiões

Foi nesse contexto em que foi implantado o Projeto Renascença, no ano de 1975, que visava a recuperação deste território cujos limites coincidiam com o antigo projeto de Gladosch. Este era vinculado a um programa de complementação urbana do governo federal chamado “CURA” (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada), através de recursos provenientes do Banco Nacional de Habitação (BNH).²⁴⁸

Segundo as diretrizes específicas do Projeto CURA / Renascença, o objetivo básico de sua implantação era a recuperação de uma área-alvo, subdividida em cinco setores, localizada em uma porção central da cidade de Porto Alegre cuja deterioração fora gerada devido a uma série de fatores, já tão citados. Segundo o documento que justificava o projeto, dentre os principais fatores responsáveis pela deterioração da área se destacavam: a retificação do arroio e a construção de aterros junto ao Guaíba, a desocupação dos sítios pelo poder público sem comprometimento, e o congelamento de setores ligados à

²⁴⁸O programa CURA, nacional, foi implementado a partir de 1973, e tinha como objetivos gerais: “racionalizar o uso do espaço urbano e elevar os padrões habitacionais de áreas específicas do Município; promover o adensamento populacional de tais áreas favorecendo, inclusive, a plena utilização dos serviços e equipamentos públicos; ampliar a oferta de terrenos urbanizados e estipular seu aproveitamento pela aplicação de mecanismos fiscais indutores; proporcionar apoio a projetos habitacionais de interesse do BNH, especialmente os de natureza social”. Informações extraídas da Resolução BNH nº. 53.80.

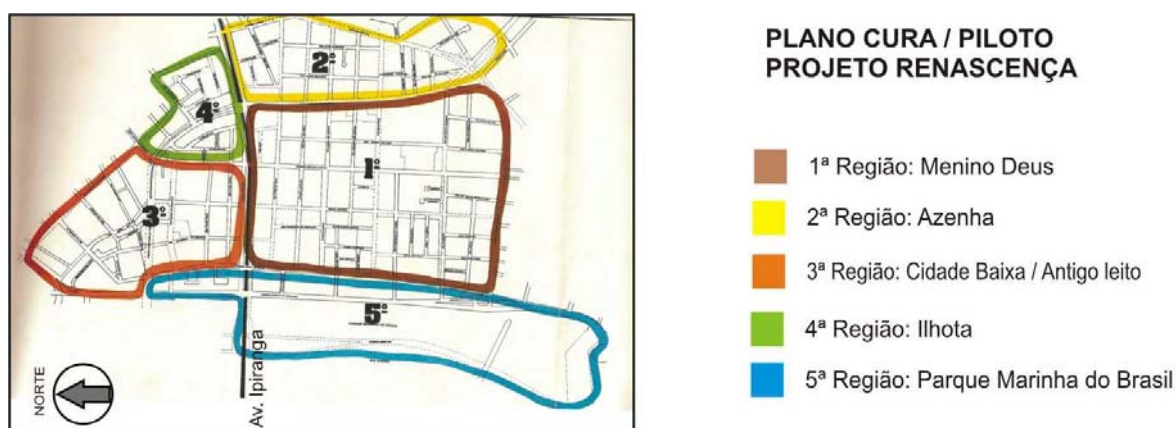


Fig. 91- Projeto Renascença: Área geral de abrangência do projeto. Fonte: Porto Alegre. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Planejamento. Projeto Renascença, 1975.

A intenção do projeto era tornar a área mais equilibrada, promover o seu desenvolvimento através da execução das principais obras, e liberar as construções. Com exceção da 5ª região, referente ao Parque Marinha do Brasil, as propostas feitas para a área alvo do Programa Renascença visavam, fundamentalmente, sua promoção como local próprio e adequado à residência, exatamente de acordo com o que requeria o Plano de 1959, ainda em vigor²⁵⁰. Na área chamada de Renascença, além da área do Parque Marinha, vista como projeto especial, cada um dos quatro setores que a compunha tinha uma conformação peculiar, como explica o documento referente ao programa:

“Assim, tem-se em primeiro lugar, a gleba situada entre o Menino Deus, entre as Avenidas Ipiranga, José de Alencar, Praia de Belas e Rua Arlindo, que se caracteriza por uma intensa e recente ocupação do solo. Aí predominam as residências individuais de bom nível construtivo e edifícios de apartamentos. O segundo setor é situado a oeste da Avenida Azenha até o entorno da Rua Arlindo, onde se encontra a subutilização do solo, com pequenos lotes e edificações deterioradas, por força da reserva de área para obras viárias. A terceira zona é situada ao norte da Avenida Ipiranga, no Bairro Cidade Baixa. É uma das partes mais antigas de Porto Alegre, onde predominam velhas construções térreas, com lotes de 30 palmos. Com o desenvolvimento de novas áreas residenciais, e o deslocamento dos pólos de interesse, esse bairro passou a ocupar situação secundária por ser uma zona já ocupada e antiga. A Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto, que divide o setor, foi projetada com o objetivo de conectar a radial Cascatinha e trazê-la até o centro administrativo, articulando-a com a I Perimetral. Entretanto, o longo tempo decorrido entre o projeto e sua implantação contribuiu negativamente no desenvolvimento da zona. A quarta região é chamada Ilhota. Teve origem na canalização e retificação dos arroios Dilúvio e Cascatinha. Em face da estrutura anárquica da zona, em virtude da conformação dos lotes aos sinuosos leitos dos arroios, o Plano Diretor resolveu reformular

²⁴⁹ Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Projeto Renascença, 1975. Secretaria do Planejamento Municipal.

²⁵⁰ Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Projeto Renascença, 1975. Secretaria do Planejamento Municipal. Op. cit.

*toda a área para implantar um núcleo residencial. Grande parte dessa gleba pertence ao Município e está desocupada”.*²⁵¹

O conjunto de obras viárias identificadas como Avenidas Cascatinha e Aureliano de Figueiredo Pinto representavam um dos elementos principais e básicos do programa, pois a reocupação de grande parte da área em questão dependeria da sua construção. O modelo de ambas se baseava nas experiências das grandes *parkways* americanas, rompendo totalmente a escala do entorno. A Avenida Cascatinha foi projetada para abrigar 6 pistas de rolamento separadas, 3 a 3, por um canteiro central, e calçadas de 4 metros de largura, num total de 30 metros. Já a Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto teria 8 pistas, com canteiro central e calçadas, numa largura total de 35 metros. Essas avenidas fariam parte de um sistema da cidade que funcionaria como um vetor de indução de desenvolvimento das áreas adjacentes, constituindo-se como importantes elementos de ligação de toda a zona sul. Conectadas com a I e III Perimetrais, seriam ainda os principais acessos aos centros administrativos municipal e estadual, localizados sobre os aterros da Praia de Belas.

Além das obras referentes ao sistema viário, o Projeto Renascença previa também para a região: a inserção de áreas verdes, a implantação de novos equipamentos de educação e cultura, a construção de um mercado regional, o reloteamento de determinados locais e a melhoria da infra-estrutura geral, através de investimentos em saneamento, energia elétrica e transporte coletivo.

Segundo o documento que expõe as diretrizes deste Projeto, todo este conjunto de melhorias viria no intuito fundamental de “*ocupar todas as áreas vagas e substituir os antigos prédios sub-dimensionados*”²⁵², buscando acelerar o processo de renovação de toda esta área. Em termos referentes à ocupação e densidade do uso do solo, conforme o documento, a área teria possibilidades de crescimento de cerca de 208% em relação à situação encontrada na época.

Para efeitos desta dissertação, o enfoque sobre o Projeto Renascença será dado a partir de suas propostas para a terceira e a quarta regiões, onde se

²⁵¹ Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Projeto Renascença, 1975. Secretaria do Planejamento Municipal. Op. cit.

²⁵² Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Projeto Renascença, 1975. Secretaria do Planejamento Municipal. Op.cit. P-11.

localizava, respectivamente, a zona do Areal da Baronesa e da Ilhota, assim como o antigo leito do Riachinho, como pode ser visto através da figura a seguir.

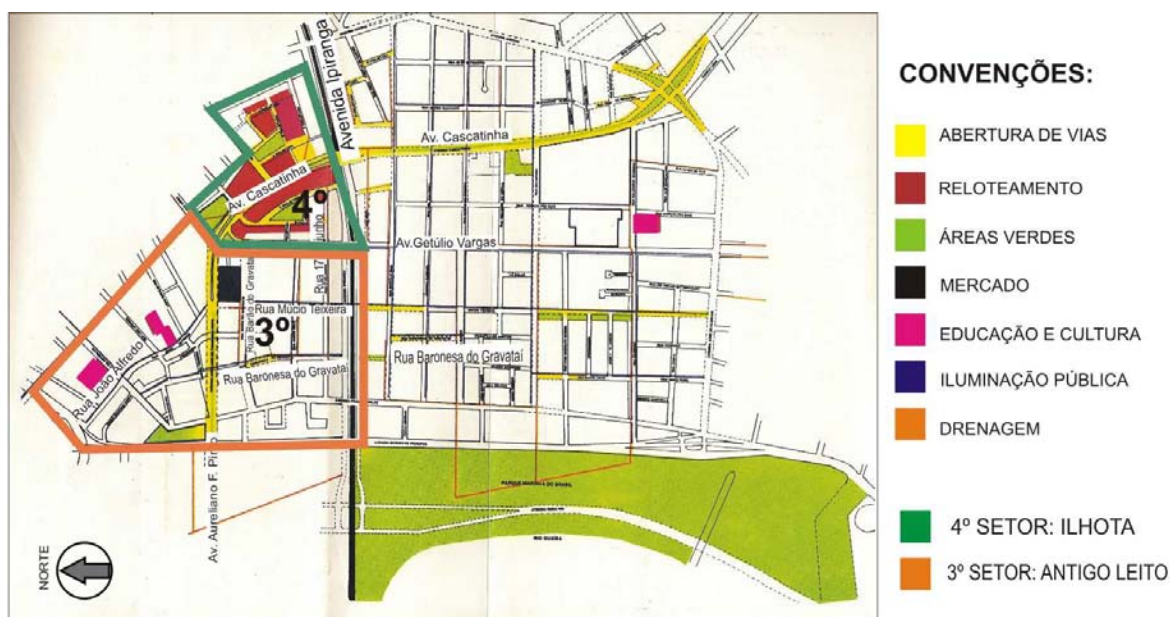


Fig.92- Projeto Renascença: Resumo Geral. Fonte: Porto Alegre. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Planejamento. Projeto Renascença, 1975.

Através das ilustrações do projeto se pode perceber que no 3º setor, que abrange a Rua João Alfredo e grande parte do antigo leito e o antigo Areal da Baronesa, o que mais se destaca como proposição é questão do sistema viário, que introduz a Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto e prolonga algumas vias no intuito de promover uma melhor circulação na área, a exemplo das Ruas Múcio Teixeira, Barão do Gravataí, Baronesa do Gravataí e 17 de Junho. Em relação a Rua João Alfredo, que havia recebido recentemente o aterro do Riacho e necessitava de um projeto de adequação urbana visando corrigir seus alinhamentos sinuosos, as propostas do Projeto Renascença, que previam, teoricamente, sua recuperação, não atingiram sequer a prancheta. O projeto de 1975, em termos efetivos, apenas sugeria a demolição de boa parte do lado ímpar da Rua João Alfredo, no intuito único de viabilizar a abertura da Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto, que aliada a Avenida Érico Veríssimo (antiga Rua Arlindo) formava a antiga Radial Cascata.

Tal situação pode ser verificada através da soma de proposições da figura anterior (fig. 92) com as figuras seguintes (fig. 93, fig. 94 e fig. 95).



Projeto Renascença: detalhe das regiões 3 e 4. Fonte: Porto Alegre. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Planejamento. Projeto Renascença, 1975.

Já no 4º setor, referente a Ilhota, local onde se dava o encontro dos arroios Dilúvio e Cascata, é percebida uma intenção um tanto diferente. Observando as duas figuras anteriores se percebe que, para esta região, além da marcação do sistema viário e da infra-estrutura seguindo o padrão da região anterior, o projeto apresenta uma espécie de zoneamento, que demarca as áreas verdes e também, em vermelho, os terrenos a serem reloteados. Sobre o reloteamento da Ilhota, onde antigamente habitavam centenas de moradores, cabe ressaltar que a implantação desse Projeto previa a remoção dos habitantes do local para áreas mais afastadas da cidade, aos moldes do que faziam os governantes na época do início da República, no início do século XX²⁵³.

Comparado com o projeto de 1963, recém apresentado, que incidia nesta mesma porção, percebe-se que a proposta Renascença acaba regredindo bastante, tanto em termos de definição dos equipamentos programados quanto à divisão dos lotes e sua ocupação. Desse modo, apesar da enorme diferença que existe entre este caso e o da Praia de Belas, apresentado anteriormente, pode-se dizer que, em termos de planejamento, ao longo dos anos, projetos mais completos e com um caráter global foram aos poucos sendo substituídos por outros, que visavam priorizar o sistema viário e sugerir, somente por zoneamento,

²⁵³ Nesse sentido, para abrigar as comunidades carentes que habitavam até então naquele local, foi criado o Bairro Restinga, que atualmente se transformou em um dos mais populosos de Porto Alegre.

intenções de ocupação que vinham ao encontro das diretrizes dos Planos Diretores em vigor.

Finalmente, ao contrário dos outros projetos vistos até aqui para urbanizar esta área da cidade, o Projeto Renascença foi executado, entre meados da década de 70 e 80, com exceção da área do Parque Marinha. Desse modo, após de mais de trinta anos da implantação da Avenida Ipiranga, uma nova cirurgia urbana, de grandes proporções, impunha-se mais uma vez sobre este território, ainda não recuperado. Nesse sentido, as propostas urbanísticas desse projeto transcenderam ao papel e se tornaram realidade, trazendo consigo uma nova forma urbana, aos moldes do que estava sendo realizado, na mesma época, nos aterros da Praia de Belas, porém em diferentes condições.

4.3 A antiga cidade baixa pós Projeto Renascença

Da mesma forma em que foi apresentado o primeiro estudo de caso, após a análise da seqüência de projetos que incidiram sobre este território, retorna-se para a cidade no tempo atual, 2008, no intuito de verificar, além das semelhanças e dissonâncias entre aquilo que foi projetado e o efetivamente realizado, as demais ações do poder público que se impuseram nesse território depois do Projeto Renascença. Conforme já mencionado, cabe salientar que após a implantação da Avenida Ipiranga somente duas ações governamentais de grande impacto foram realizadas no intuito de costurar este local: trata-se do aterramento dos arroios que formavam o antigo Riacho e do Projeto Renascença.

As demais ações do poder público ocorridas ao longo do tempo sobre este território, agora já formado, atuaram apenas no que se refere ao tombamento histórico de edificações antigas contidas na região²⁵⁴, remanescentes da época anterior à canalização, e também através de pequenas ações de caráter local, buscando a implantação de novos equipamentos urbanos ou a regularização

²⁵⁴ Como exemplo das edificações tombadas, em nível municipal, como patrimônio cultural da cidade neste território podem ser destacadas: o Solar Lopo Gonçalves, algumas habitações unifamiliares localizadas na Travessa dos Venezianos, e também nas Ruas Joaquim Nabuco e Baronesa do Gravataí. Fonte: MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. *O passado no futuro da cidade: políticas públicas e participação dos cidadãos na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre* / Ana Lúcia Meira. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

fundiária de núcleos habitacionais irregulares, formados durante o período pós-canalização²⁵⁵.

Buscando uma rápida visualização através do ocorrido pelo sistema viário, onde as modificações foram mais visíveis, apresenta-se a seguir um sistema comparativo formado por três figuras, lado a lado, que representam a 3ª e a 4ª regiões de ação do Projeto Renascença em três situações distintas. A primeira figura mostra o local com a Avenida Ipiranga em processo de construção, porém ainda com a presença do antigo leito, a segunda destaca as propostas do Projeto Renascença, e, finalmente, a terceira figura traz a realidade do local.

■ 3ª Região ■ 4ª Região

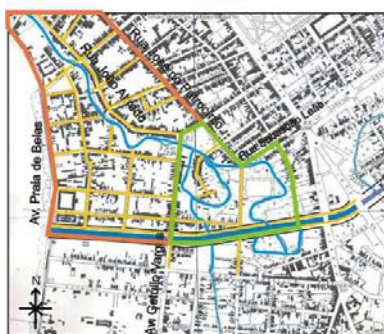


Fig.96- Mapa Aerofotogramétrico Antes do Projeto Renascença.

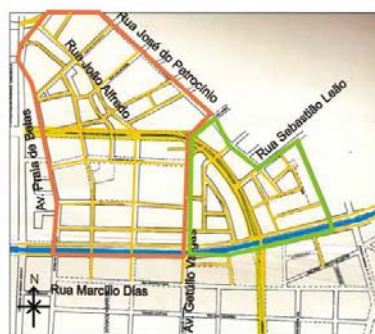


Fig.97- 1975: Proposta do Projeto Renascença.



Fig.98- Mapa Aerofotogramétrico Atual

Para um melhor entendimento da comparação entre estes três momentos, as imagens a seguir, provenientes da situação anterior, destacam a estrutura viária e também a presença do Riacho e da Avenida Ipiranga. A partir delas evidencia-se mais claramente que as mudanças viárias efetuadas são, em sua grande maioria, coincidentes com a proposta do Projeto Renascença, tanto na 3ª quanto na 4ª região²⁵⁶.

²⁵⁵ Tais ações serão apresentadas ao longo deste capítulo.

²⁵⁶ Para efeito do melhor entendimento acerca da nomenclatura das áreas referentes às regiões 3 e 4 do Projeto Renascença, esta nomenclatura será mantida, devido à falta de uma designação que identifique ambas as regiões de maneira mais clara. Desse modo, marcações gráficas em cor verde e laranja acompanharão sempre as ilustrações, sendo a cor de laranja relativa a 3ª Região e a cor verde relativa a 4ª Região.



Fig.99- Mapa Aerofotogramétrico Antes do Projeto Renascença.



Fig.100- 1975: Proposta do Projeto Renascença.

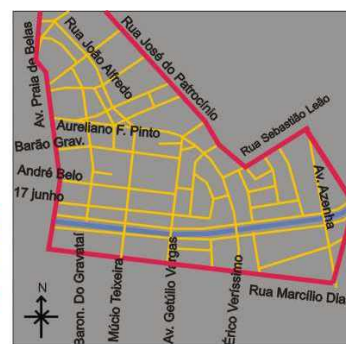


Fig.101- Mapa Aerofotogramétrico Atual

4.3.1 3ª Região: o Areal da Baronesa e o antigo leito nos dias atuais

Na ocupação atual da 3ª região, assim denominada pelo Projeto Renascença, que compreende a área atingida pelo antigo leito e Areal da Baronesa, o que realmente chama a atenção é que as principais modificações ali introduzidas por este foram referentes à questão viária. Nesse sentido, a Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto surgiu rasgando o local, dando continuidade a Avenida Érico Veríssimo (antiga Avenida Cascata) e fazendo uma das principais ligações da cidade com o aterro Praia de Belas, exatamente conforme previa o referido Projeto.

Para a implantação da Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto, também conforme já fora previsto, a Rua João Alfredo acabou por sofrer algumas modificações, onde alguns lotes foram desapropriados e demolidos no intuito de conformar o entroncamento desta com a nova Avenida. A implantação desta nova radial na região do coração da antiga cidade baixa, que era até então conhecida por abrigar edificações muito antigas que marcavam ainda a época da cidade colonial, trouxe consigo uma grande ruptura, tanto do ponto de vista local quanto na relação de escala desta com o bairro pré-existente.

Tal fato pode ser observado a seguir, através das imagens sobre a cidade em 2008 (fig. 102 a 105).



Fig. 102- João Alfredo, lado par.



Fig. 103- João Alfredo, lado par.



Fig. 104- Vista da Rua João Alfredo para a Av. Aureliano de Figueiredo Pinto. Parte demolida / entroncamento.

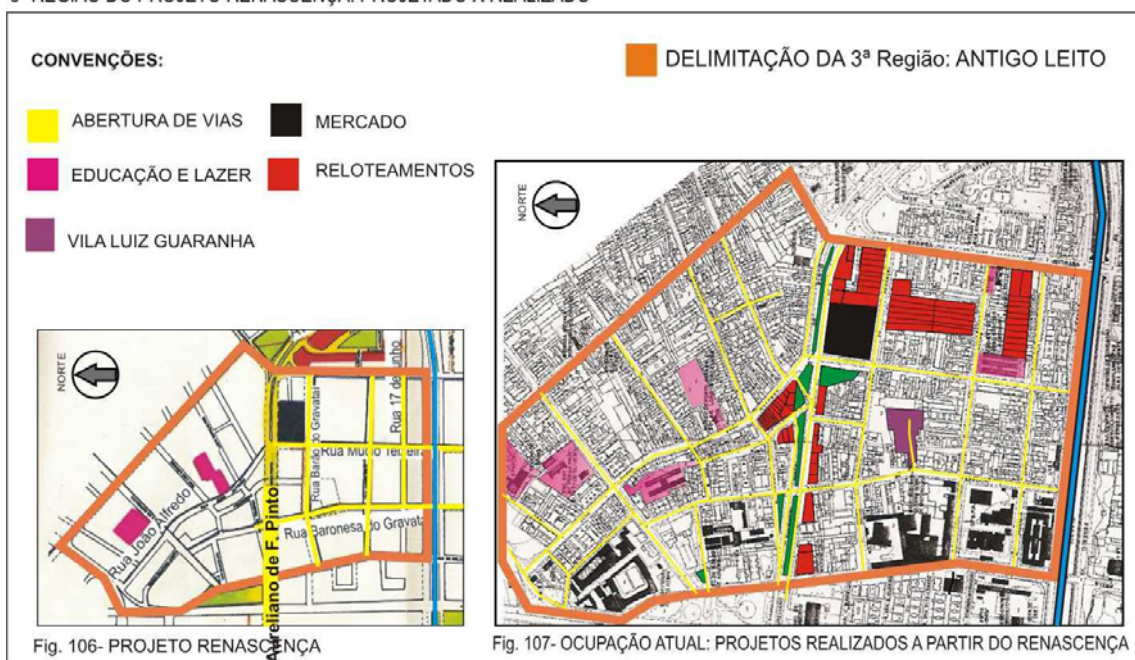


Fig. 105- Vista da Av. Aureliano de Figueiredo Pinto rumo aos aterros da Praia de Belas.

3ª Região do Projeto Renascença na atualidade: contraste da Rua João Alfredo com a Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto. Fonte: fotos da autora, 2008.

Verificando as ações que incidiram sobre esta região depois do Projeto Renascença, cabe destacar a diferença desta com as demais analisadas na pesquisa, a exemplo da região da Ilhota e da Praia de Belas. Enquanto a região da Praia de Belas foi totalmente remodelada, através dos aterros e de suas novas ocupações, e a região da antiga Ilhota foi, em sua maioria, reloteada pelo Projeto Renascença, isso não aconteceu na região do antigo leito, Areal e arredores. Esse local, com exceção às modificações vistas anteriormente, referentes à implantação das radiais previstas pelo Projeto Renascença e suas acomodações, recebeu poucos melhoramentos ao longo dos anos. Desse modo, por ser uma região já bastante populosa antes da canalização, o tecido da cidade tradicional que ali se encontrava foi sendo mantido.

Através de um levantamento das ações públicas, de cunho urbanístico, que incidiram sobre a 3ª região do Projeto Renascença após sua implantação, foram identificadas algumas ações isoladas ainda no intuito de preencher os poucos vazios urbanos herdados da canalização do Riacho, como mostra o conjunto formado pelas figuras 106 e 107.



Figuras 106 e 107- Projetado X Realizado: Levantamento físico da ocupação atual da 3ª Região do Projeto Renascença. Desenho da autora sobre levantamento aerofotogramétrico atual.

Uma ação atual do poder público que merece destaque em relação às demais ocorridas nessa região nos últimos anos é o esforço que foi empreendido pelo Departamento Municipal de Habitação (Demhab) no intuito de regularizar uma ocupação no local onde antigamente eram os limites entre o antigo Areal da Baronesa e o início da Praia de Belas. Trata-se da Vila²⁵⁷ Luiz Guaranha, que ocupa uma área de 5.210,75m², onde habitam atualmente em torno de 400 pessoas. Aos moldes do ocorrido com a Vila Chocolateão, na Praia de Belas, os moradores desse local ali se fixaram devido à oportunidade de encontrarem um espaço nobre junto ao centro, gerada pelo atraso na urbanização da região. Entretanto, há indícios que apontam que os moradores da Vila Luiz Guaranha, ao contrário dos habitantes da Chocolateão, seriam descendentes diretos de escravos que teriam habitado o Areal desde o final do século XIX.²⁵⁸

²⁵⁷ A denominação de Vila, em Porto Alegre, ao contrário de muitos locais do Brasil, serve para designar áreas cuja ocupação foi gerada de forma irregular, em condições precárias e sem infraestrutura. Para os porto-alegrenses, "Vila" seria uma espécie de favela, porém em menor escala.

²⁵⁸ Conforme o já mencionado no primeiro capítulo desta pesquisa, a comunidade da Vila Luiz Guaranha, de certa forma, revela a memória das ocupações originais da região. A arquiteta Sônia Maria da Silva, em um estudo realizado através do Demhab, órgão onde atua há mais de 25 anos, revela que segundo a comunidade do local, a ocupação da vila teria sido iniciada em 1921. Com as obras executadas nesse território ao longo dos anos, que culminaram com o Projeto Renascença, as demais vielas e avenidas ocupadas pela população carente foram sendo eliminadas, de modo que grande parte desta população foi deslocada para área distante do centro urbano. Entretanto, algumas famílias resistiram a sair do local.

O processo de regularização fundiária desta vila teve início em 1988 quando, através de pressão da comunidade local, parte da área da Vila, até então pertencente à Santa Casa de Misericórdia, foi doada ao Demhab para sua regularização fundiária. Devido ao fato da porção restante do terreno ser de propriedade do Estado, nada pôde ser feito. Anos depois, em março de 2002, visando a regularização das famílias, o Estado, através da Secretaria Especial de Habitação, veio a doar a porção restante que faltava para iniciar o processo de regularização.

VILA LUIZ GUARANHA ANTES DA REGULARIZAÇÃO: MEADOS DE 2006



Fig. 108- Edificações tombadas pelo Patrimônio Histórico em primeiro plano. Perspectiva geral da Rua Luiz Guaranha.



Fig. 109- Perspectiva geral da Rua Luiz Guaranha.



Fig. 110- Ponto final da Rua Luiz Guaranha, sem saída.

O projeto de regularização e remodelação da Vila Luiz Guaranha previa a construção de uma Sede de Associação de Moradores, a reformulação de 8 habitações existentes e a construção de 51 novos sobrados. As obras seriam realizadas em duas fases, conforme mostram as figuras 111 e 112.

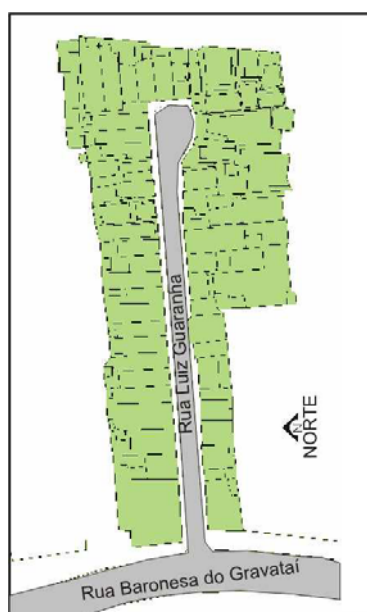


Fig. 111- Levantamento Topográfico Original.



Fig. 112- Proposta de Implantação do Projeto pelo Demhab.

Vila Luiz Guaranha: projeto de regularização fundiária. Fonte: DEMHAB. Autoria: Arq. Sônia Maria da Silva, 2006.

As obras da primeira fase foram realizadas no período de novembro de 2006 a dezembro de 2007, quando foram construídas 12 unidades habitacionais, além da Sede de Associação de Moradores. A execução da primeira fase gerou melhorias plásticas consideráveis na região, como pode ser verificado nas imagens abaixo, feitas no final de 2007.

VILA LUIZ GUARANHA DEPOIS DA 1ª FASE DE CONSTRUÇÕES: FINAL DE 2007



Fig. 113- Nova Sede da Associação de Moradores.



Fig. 114- Perspectiva geral da Rua Luiz Guaranha.



Fig. 115- Ponto final da Rua Luiz Guaranha, sem saída.

No entanto, as obras da segunda fase não tiveram seqüência, devido a problemas variados relacionados ao reconhecimento da comunidade que ali vive como remanescente dos quilombos.²⁵⁹

4.3.1 4ª Região: Ilhota nos dias atuais

Em relação à 4ª região, devido ao fato de esta ter sido remanescente da antiga Ilhota, que trazia uma grande depreciação para a região devido aos motivos já explicitados, esta foi a única em que o Projeto Renascença previu reloteamento de grande parte da gleba. Atualmente, além das grandes alterações decorrentes da implantação do sistema viário, a exemplo da Avenida Érico Veríssimo, se percebe também uma grande diferenciação quanto à escala do novo tecido urbano projetado nesse local em relação ao entorno, principalmente se comparado ao território do antigo leito e Areal da Baronesa, recém analisado.

²⁵⁹ Com o apoio do corpo técnico do DEMHAB a comunidade da Vila Luiz Guaranha busca o possível reconhecimento como área de remanescente de quilombos. O contato com a Fundação Cultural Palmares e o encaminhamento da documentação relativa à história da região do Areal da Baronesa, a comunidade se auto-reconheceu como quilombo urbano, recebendo a Certidão de Auto-Reconhecimento, certificando a Comunidade do Areal – Vila Luiz Guaranha, como remanescente das comunidades dos quilombos, assinada em 30 de abril de 2004. Atualmente, está em andamento, processo no INCRA, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, para demarcação e titulação como comunidade quilombola.



Fig. 116- Vista da Av. Érico Veríssimo em direção a Praça Garibaldi.



Fig. 117- Vista da Av. Érico Veríssimo em direção a Av. Ipiranga. À esquerda, o Conjunto Residencial Miró.



Fig. 118- Vista da Av. Érico Veríssimo em direção a Av. Ipiranga.



Fig. 119- Vista da Praça Lupicínio Rodrigues. Ao fundo à direita, o Ginásio Tesourinha

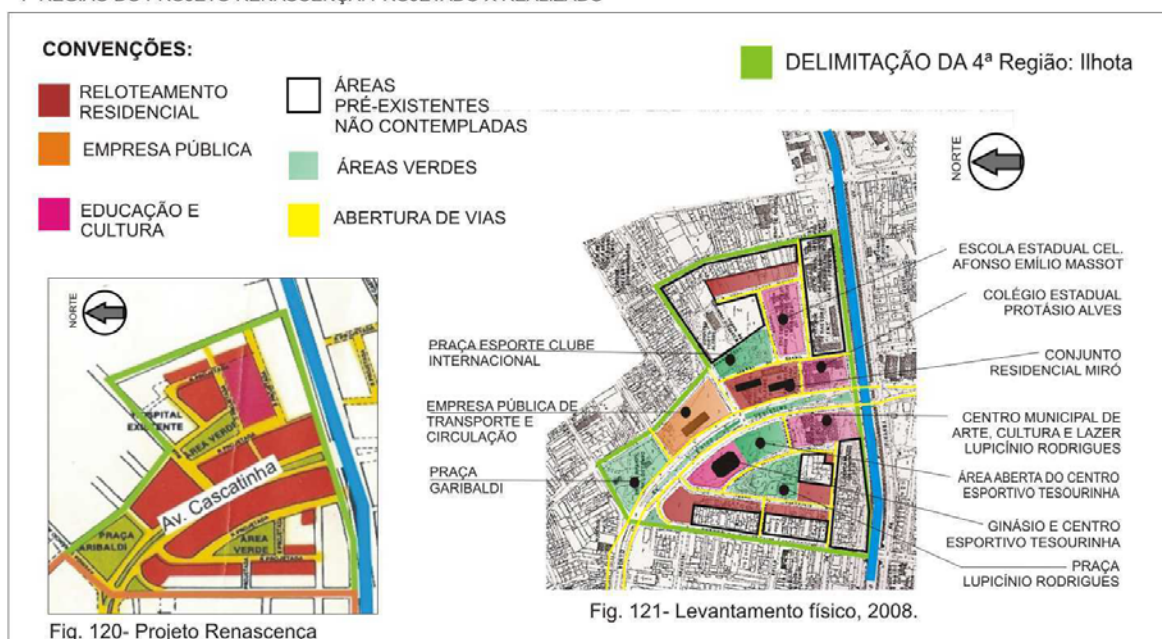
Legenda Geral: 4ª Região do Projeto Renascença na atualidade. Fonte: fotos tiradas pela autora, 2008.

Através das figuras a seguir (fig.120 e fig. 121), que revelam resultados de um levantamento realizado no local, é estabelecido um comparativo entre o que foi projetado para a 4ª região e a situação existente. Esse levantamento mostra que a grande maioria das delimitações feitas pelo Projeto Renascença, em função das ocupações pré-existentes, foi obedecida. Desse modo, toda a área prevista para reloteamento, com exceção à contígua ao Hospital Porto Alegre, que acabou sendo cedida a este, foi reformulada seguindo as previsões deste projeto especial. Ainda na observação sobre a mesma figura, é percebido que a gestão pública tratou de dedicar-se à ocupação desta região majoritariamente com edificações ligadas às atividades de educação, cultura e lazer, além das extensas áreas verdes. Também foram construídas ali duas escolas estaduais – o Colégio Estadual Protásio Alves e a Escola Estadual Coronel Emílio Massot - um centro de arte, cultura e lazer - o Centro Municipal Lupicínio Rodrigues²⁶⁰ - e

²⁶⁰ O Centro Municipal de Arte, Cultura e Lazer Lupicínio Rodrigues foi inaugurado em 1978, constituindo-se das seguintes dependências: Teatro Renascença, Saguão de Exposições, Biblioteca Municipal Josué Guimarães, Sala Álvaro Moreira e Sala de Atelier Livre.

também um centro poliesportivo - o Centro Osmar Fortes Barcellos²⁶¹. A implantação de tais equipamentos era uma dos objetivos do Renascença.

4ª REGIÃO DO PROJETO RENASCENÇA: PROJETADO X REALIZADO



Legenda Geral: Ocupação atual da 4ª Região do Projeto Renascença. Desenho da autora sobre levantamento aerofotogramétrico atual. Comparativo com Projeto Renascença: Zoneamento / Atividades.

Em relação às áreas verdes, foram executadas duas grandes praças (a Praça Lupicínio Rodrigues e a Praça Esporte Clube Internacional) que se somam à existente Praça Garibaldi.

A área atualmente é composta ainda, em escala bastante reduzida, por uma porção que abriga edificações residenciais de pequeno porte localizadas junto à Praça Lupicínio Rodrigues, que devido a sua peculiaridade serão posteriormente referenciadas, e também por um conjunto de duas torres de residenciais multi-familiares, localizadas na Avenida Érico Veríssimo, em frente à área aberta do Ginásio “Tesourinha”. Nesse sentido, é bastante controverso que tão poucas edificações dessa natureza tenham se realizado nesta área, uma vez que um dos maiores objetivos do Projeto Renascença era aumentar a densidade da região através do estímulo às construções residenciais.

²⁶¹ O Centro Poliesportivo Osmar Fortes Barcellos foi inaugurado em 1988, e é composto, além de quadras poliesportivas em área aberta, por um ginásio, que é chamado popularmente de Ginásio Tesourinha devido ao fato de este ser o apelido de Osmar Fortes Barcellos, um ex-futebolista bastante popular na cidade nas décadas de 40 e 50.

Outro fato interessante que se verifica após a remodelação da região da antiga Ilhota é a relação entre a quantidade de terrenos públicos e privados existentes no local. Para um melhor entendimento, a figura a seguir (fig.122) esclarece a questão, revelando, dentre a porção reloteada conforme previa o Projeto, a existência atual de uma quantidade mínima de terrenos privados, gerando uma situação também dissonante com seus propósitos, que previam a geração do maior número possível de unidades habitacionais através da venda dos terrenos públicos para construtoras privadas que viessem a realizar grandes empreendimentos dessa natureza.

Sobre essa questão, que evidencia a exagerada ocorrência de terrenos públicos na área que abriga a 4ª Região, cabe destacar que tal situação decorre da confusa forma com que foram ajustadas as desapropriações das áreas contíguas ao Riacho, tanto no período anterior à canalização quanto no período posterior. Devido ao fato desta obra ter sido financiada, ao longo dos anos, pela União, pelo Estado e pelo Município, isto acabou gerando algumas formas combinadas de uso e propriedade do solo através de acordos entre tais agentes, o que acabou por emperrar a venda destes a compradores particulares.

4ª REGIÃO DO PROJETO RENASCENÇA INCLUINDO TODA 4ª REGIÃO: TERRENOS PÚBLICOS X PRIVADOS



Fig. 122- Ocupação atual da 4ª Região do Projeto Renascença. Desenho da autora sobre levantamento aerofotogramétrico atual. Destaque para os terrenos público e privados, incluindo as áreas pré-existentes não contempladas pelo Projeto Renascença.

Nessa mesma linha, do mesmo modo como o ocorrido na 3ª região do

Projeto Renascença, e também na Praia de Belas, o grande espaço de tempo entre as desapropriações de terrenos e a execução do Projeto Renascença permitiu com que, no mesmo território onde se encontrava a antiga Ilhota, fossem se estabelecendo, novamente, após a remoção dos antigos habitantes promovida pelo próprio Projeto Renascença, três novos núcleos de comunidades carentes. Trata-se das Vilas: Renascença I, Renascença II e Lupicínio Rodrigues. Sua localização pode ser observada na figura acima.

Sobre a Vila Renascença I, informações do Demhab revelam que sua ocupação seria formada por um conjunto de pessoas que, apesar de incluídas no programa do Renascença (que tratava da transferência dos moradores irregulares desta área para a Restinga) optaram por ali permanecer, desgarrando-se do programa.

A Vila se localiza nas margens da Avenida Ipiranga, entre esta e a antiga Rua 17 de Junho, e sua ocupação original teria sido iniciada a partir dos anos 40, logo após a conclusão desse trecho da Avenida Ipiranga.

VILA RENASCENÇA I ANTES DA REGULARIZAÇÃO: 1992



Fig. 123- Vista aérea da Vila Renascença I, às margens da Avenida Ipiranga.
Fonte das figuras 123, 124 e 125: Arquivos do DEMHAB, fotos cedidas por Sônia Maria da Silva.



Fig. 124- Fachadas da Avenida Ipiranga.



Fig. 125- Fachadas da Avenida Ipiranga.

Repetindo o ocorrido na Vila Luiz Guaranha, o núcleo irregular chamado Renascença I também foi beneficiado através da implantação de uma nova política habitacional surgida em meados dos anos 90 na cidade de Porto Alegre. Tal política, implementada devido à ascensão da Frente Popular no governo

municipal, trouxe novas estratégias para lidar com a questão habitacional, trazendo como carro-chefe a ênfase conferida ao Programa de Regularização Fundiária. O programa tratava, não somente de regularizar situações irregulares a título de propriedade, como também de, em muitos casos, a partir da política denominada de “terra arrasada”, construir conjuntos habitacionais inteiramente novos. No caso da Renascença I, nome atribuído possivelmente devido ao fato desta comunidade ter ficado como herança do projeto de 1975, o Departamento Municipal de Habitação previu, em seu projeto, regularizar a situação do núcleo através do corte das “rebarbas” de habitação localizadas além do alinhamento permitido para a Avenida Ipiranga, e também da reordenação dos acessos ao núcleo.

Como para realizar o projeto era necessário também devolver as áreas particulares invadidas a seus donos originais, o projeto previa intervenções de todos os níveis, desde a demolição total de algumas unidades até a construção de unidades totalmente novas. A comparação entre as figuras abaixo (fig. 126 e fig. 127) revela as intervenções.

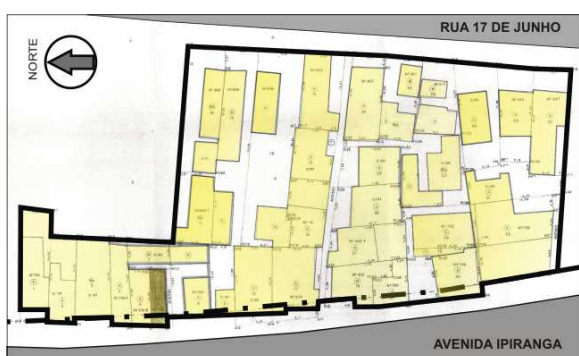


Fig. 126- Vila Renascença I: Levantamento Topográfico Original. Fonte: desenho da autora sobre arquivo DEMHAB.

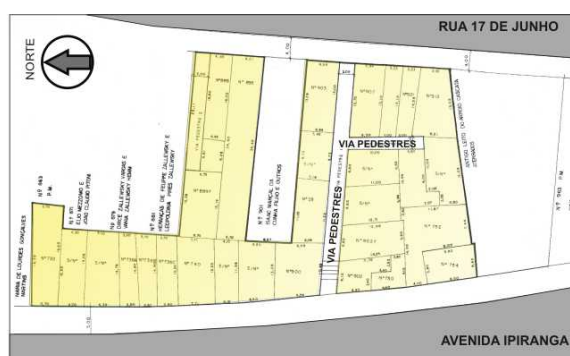


FIG. 127- Vila Renascença I: Projeto de regularização da Vila. Fonte: desenho da autora sobre arquivos DEMHAB.

As obras foram realizadas em duas etapas. A 1ª foi executada em 1996. A fim de priorizar a regularização urbanística da Vila, foram efetuadas demolições parciais e/ou totais de casas e a execução dos alinhamentos junto a Avenida Ipiranga. A 2ª etapa, realizada entre 2000 e 2001, tratou da melhoria de 11 habitações restantes. Assim, através de mais uma intervenção do poder público na área da antiga Ilhota, mais um passo era dado em direção a sua consolidação.

VILA RENASCENÇA I DEPOIS DA REGULARIZAÇÃO: 2001



Fig. 128.



Fig. 129.



Fig. 130.

Vista da Avenida Ipiranga em direção a Vila Renascença I. Fotos depois da regularização. Fonte: Arq. Sônia M. Silva, DEMHAB.

Ainda nessa área da Ilhota, além da Vila Renascença I, mais dois núcleos habitacionais irregulares, já citados, se estabeleceram ali após a conclusão do Projeto Renascença. Priorizados pela mesma política habitacional, que perdura até os dias atuais, ambos também foram beneficiados.

No caso da Vila Renascença II, como o próprio nome revela, pode-se dizer que esta é uma espécie de “filhote” da Renascença I, tanto no que se refere ao tempo de ocupação, ligeiramente posterior ao primeiro, quanto em termos de escala, ligeiramente menor, além da proximidade em termos de localização, como mostram as imagens abaixo (fig. 131 e fig. 132).

VILA RENASCENÇA II ANTES DA REGULARIZAÇÃO: 1992



Fig. 131- Vista aérea das Vila Renascença I e II, 1992.

Fonte das figuras 131 e 132: Arq. Sônia Maria da Silva. DEMHAB, 1992.



Fig. 132- Vista aérea das Vila Renascença I e II, 1992.

A solução encontrada pelo poder público, através do Demhab, foi deveras semelhante ao da Renascença I, como mostram as ilustrações 133 e 134.



Fig. 133- Vila Renascença II: Levantamento Topográfico Original. Fonte: desenho da autora sobre arquivos do DEMHAB.



Fig. 134- Vila Renascença II: Projeto de regularização implantado pelo DEMHAB. Fonte: desenho da autora sobre arquivos do DEMHAB.

Nesse caso, como a regularização fundiária dependia também da liberação de uma grande área particular vizinha a Vila, já invadida por algumas habitações, a solução encontrada para viabilizar tal empreitada foi: corrigir alinhamentos, demolir algumas habitações e, posteriormente, reconstruí-las, além da execução de melhorias de ordem geral.

Segundo informações do Demhab, o processo de regularização da Renascença II, apesar de estar sendo desenvolvido desde meados de 2000, ainda não foi concretizado²⁶², de modo que ainda hoje, 2008, instalada com fundos para a Rua 17 de Junho e com frente direta junto a Praça Lupicínio Rodrigues, estes moradores, aos moldes do que ocorria nesse local antes da canalização, expõe suas precárias condições, agora no palco da “nova” Praça.

VILA RENASCENÇA II: FOTOS ATUAIS - AGUARDANDO A REGULARIZAÇÃO



Fig. 135- Praça Lupicínio Rodrigues. Ao fundo, a Vila Renascença II. 2008. Foto da autora.



Fig. 136- Vila Renascença II. 2008. Foto da autora.



Fig. 137- Vila Renascença II. 2008. Foto da autora.

²⁶² Segundo a arquiteta do Demhab Sônia Maria da Silva, o Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) para a regularização da Vila Renascença II foi recentemente aprovado, não havendo, portanto, uma data certa para a conclusão deste trabalho.

Por fim, a quarta e última intervenção pública em termos de política habitacional apresentada nesta pesquisa, referente à área de estudo e feita após o Projeto Renascença, foi a regularização da Vila Lupicínio Rodrigues. Esta vila já era assim conhecida nos tempos anteriores à sua regularização, feita em meados de 2001. Seu nome, que repete o da praça cuja relação de vizinhança é direta, é também homenagem rendida ao mais ilustre morador deste local antes da canalização. Repetindo a história dos casos anteriores, e mais uma vez contrariando as previsões e aspirações do Projeto Renascença, a área da antiga Ilhota, através desta nova ocupação, remanescente da anterior, traz de volta suas origens de local excluído, insalubre e sujo.

Assim como as fotos de 1992, anteriormente apresentadas (fig. 131 e fig. 132), que mostram a presença das Vilas Renascença I e II, as imagens a seguir, tiradas no mesmo ano, mostram o outro ângulo da Praça, porém sob o mesmo “ângulo”, o do abandono do local até meados dos anos 90 ²⁶³.

VILA LUPICÍNIO RODRIGUES ANTES DA REGULARIZAÇÃO: 1992

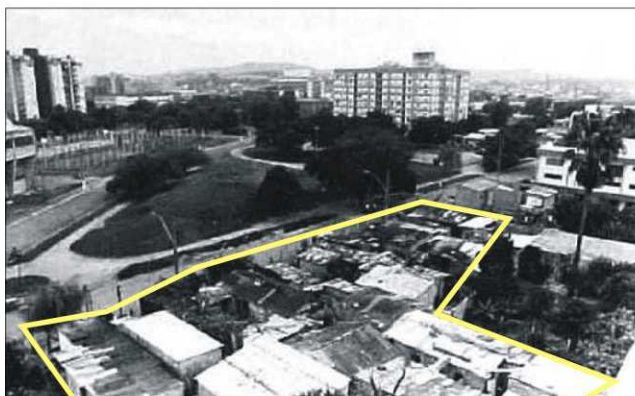


Fig. 138- Vista aérea da Vila Lupicínio Rodrigues. Ao fundo, a Praça Lupicínio Rodrigues, implantada pelo Projeto Renascença. Fonte: Arquivos DEMHAB.



Fig. 139- Detalhe da situação original da Vila. Fonte: Arquivos DEMHAB.

O projeto previsto para esta área, diferente do ocorrido nos casos já apresentados, trouxe a solução da política denominada pelo Demhab de “política

²⁶³ Sobre a incidência de núcleos habitacionais irregulares em áreas próximas ao antigo Riacho e sua relação com a implantação da Avenida Ipiranga, cabe destacar o capítulo escrito por BORBA, Scheila Villanova, ALFONSIN, Betânia de Moraes e GONZALES, Silvia Antunes, intitulado: *Análise de experiências alternativas de habitação popular em municípios da região metropolitana de Porto Alegre*, do livro *Habitação Social nas Metrôpoles Brasileiras – Uma Avaliação das Políticas Habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX*. Coordenador: CARDOSO, Adauto Lúcio. Coleção Habitar, Porto Alegre, 2007.

da terra arrasada”, isto é, a de total demolição da vila e sua reconstrução.²⁶⁴ Nesse sentido, a partir das limitações do terreno, um novo conjunto habitacional inteiramente novo foi executado. Foram construídas 82 unidades habitacionais, de diferentes áreas²⁶⁵, uma Sede de Associação de Moradores, e uma creche.

VILA LUPICÍNIO RODRIGUES: PROJETO EXECUTADO PELO DEMHAB

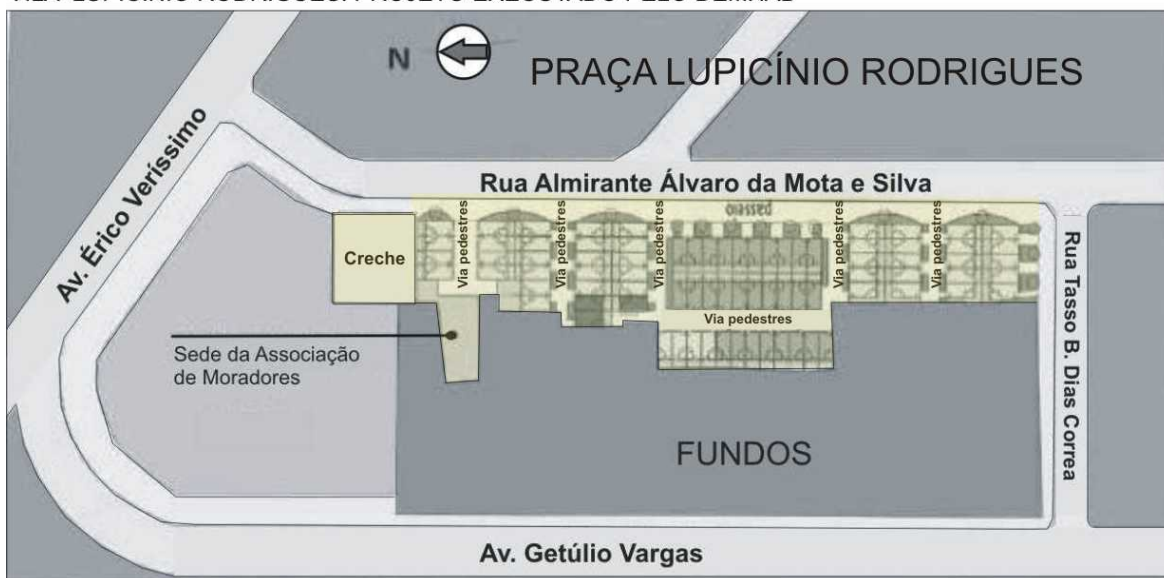


Fig. 140- Localização e Implantação do projeto, contendo 82 unidade habitacionais, Creche e Sede de Associação de Moradores. Fonte: Arquivos DEMHAB.

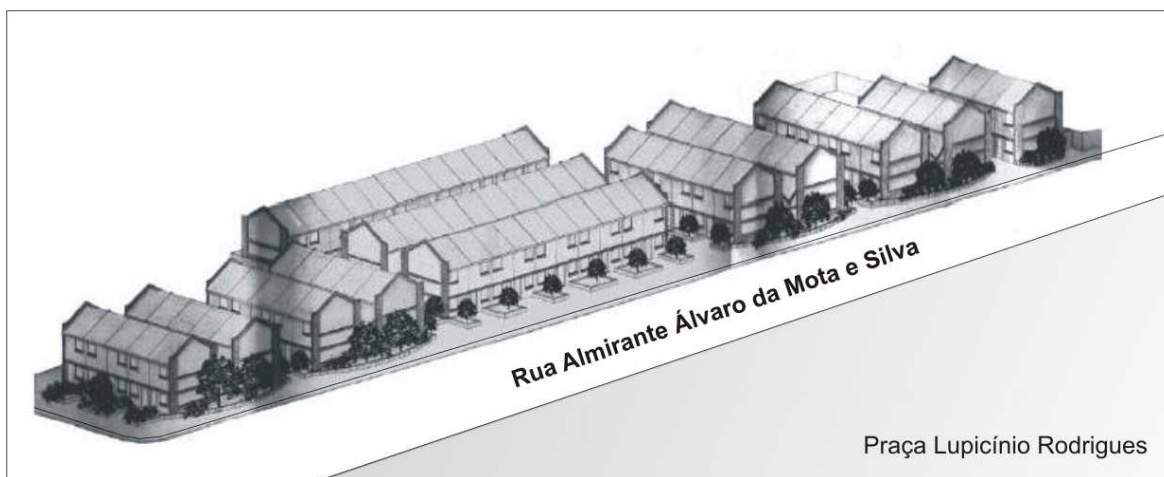


Fig. 141- Croqui perspectivo do projeto arquitetônico da Vila Lupicínio Rodrigues. Fonte: Arquivos DEMHAB.

Tais intervenções modificaram sensivelmente as características físicas do local em relação ao seu estado anterior, que desde 2001 passou a receber o

²⁶⁴ Tal situação se baseia em um critério que cruza diferentes variáveis, a exemplo da qualidade das moradias, da possibilidade de reordenação do conjunto mantendo algumas habitações existentes, viabilidade econômica, etc.

²⁶⁵ Foram executadas unidades geminadas de 1 e 3 dormitórios, sobrados tipo JK e sobrados de 2 dormitórios, sendo que alguns com pátio privativo. Fonte: Demhab.

nome de Condomínio Residencial Lupicínio Rodrigues. Sua nova plástica pode ser vista atualmente nesse local, e através das ilustrações abaixo²⁶⁶.

DEPOIS DA INTERVENÇÃO DO DEMHAB, O NOVO CONDOMÍNIO RESIDENCIAL LUPICÍNIO RODRIGUES EM 2002



Fig. 142- Em primeiro plano a Praça Lupicínio Rodrigues. Ao fundo, o novo Condomínio. Foto da autora, 2008.



Fig. 143- Vista geral do Condomínio. Foto da autora, 2008.



Fig. 144- Detalhe das fachadas do Condomínio. Foto da autora, 2008.

Com a apresentação desse conjunto de ações realizadas pelo poder público pós Projeto Renascença na 4ª região somada à apresentação das mesmas variáveis em relação à 3ª, encerra-se este capítulo. Desse modo, fecha-se o ciclo da pesquisa, já com subsídios suficientes que, aliados às demais informações dos capítulos anteriores, caminham rumo ao entendimento do enfrentamento do poder público em relação ao problema do riacho e do território a sua volta. Entretanto, restam ainda algumas considerações finais.

²⁶⁶ As características deste projeto, assim como vários outros totalmente novos que foram feitos sob a mesma política de terra arrasada em Porto Alegre, foram bastante criticadas por arquitetos locais, tanto no que se refere a sua característica plástica como em termos da sua estrutura espacial. Porém, é importante salientar que não cabe a esta pesquisa entrar no mérito de julgar tais valores, assim como o estilo arquitetônico de cada um desses projetos aqui apresentados, pois, devido à complexidade da união entre os diversos fatores que compõem este tipo de ação, estas seriam objetos, por si só, suficientes para outra pesquisa dessa natureza. Nesse sentido, o que importa nesse caso é realmente verificar as ações do poder público nesse território depois do Projeto Renascença, bem como seu impacto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O CICLO DA CANALIZAÇÃO

Findada a apresentação dos quatro capítulos anteriores, faz-se necessário que as principais questões envolvendo poder público e canalização sejam compiladas e relembradas. Ao iniciar da pesquisa foram apresentados fatores de Porto Alegre referentes ao relevo, às políticas públicas de urbanização e também as relações entre seus habitantes com o Rio Guaíba e o Riacho. Destacaram-se a diferenciação entre a cidade alta e a cidade baixa e a sua vinculação com a ocupação de diferentes grupos sociais, assim como os investimentos públicos no núcleo central da cidade e o mal aproveitamento das praias e margens do Riacho. A partir de então, a antiga cidade baixa foi vista de forma mais detalhada, onde o Areal da Baronesa e a Ilhota sobressaíram-se devido as suas peculiaridades, trazendo o estigma de “lugares da exclusão”. O mesmo foi feito em relação à região da Praia de Belas.

Posteriormente, o problema de saneamento do Riacho, aliado às enchentes, assumiu um importante papel, bem como obtiveram destaque todas as propostas de resolução nesse intuito, cuja canalização era apontada como a principal solução. A partir daí, cobrindo um período de praticamente trinta anos entre a primeira e a última proposta, múltiplas idéias foram expostas.

Nesse sentido, o Plano de Melhoramentos (1914), que abrigava apenas o 1º Distrito da cidade, trouxe uma proposta para a canalização que se mostrou bastante frágil, principalmente devido ao fato de ter sido feita à jusante da Ilhota. Já a proposta de Schneider (1925), focada exclusivamente na canalização, trouxe como herança atual, no que se refere ao seu trajeto, sua solução efetivamente realizada na cidade. Medáglio (1930), cuja proposta também foi dedicada somente à canalização, inovou no trajeto do novo Riacho retificado, porém, não contando com a construção da Ponte da Azenha, teve seu projeto invalidado. Ary de Abreu Lima (1935), por sua vez, tratou de aproveitar as duas pontes existentes, tanto a da Avenida Azenha quanto a da Avenida Getúlio Vargas. Para tanto, trouxe um trajeto sinuoso, que devido a sua complexidade de execução, não foi adotado.

Foi então que chegou a vez da dupla de engenheiros Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria (1936-1938) trazerem sua “*Contribuição*”, que envolvia toda a cidade.

Entretanto, assim como as anteriores, sua proposta para retificar o Riacho contemplava apenas um trecho, porém com os limites já ampliados até a Avenida Santana. Com influências diversas, dentre as quais se destacavam os Planos de São Paulo e Rio de Janeiro, a proposta implantava a nova foz canalizada em meio a um *Parque de Confluências*, localizado sobre aterros que remodelavam totalmente a beira do Guaíba, através da criação do *Reloteamento Residencial Praia de Belas*, tida como grande novidade. O trecho proposto como Avenida se encerrava em meio a um *Parque Lacustre*, em um local entendido na época como “não-favorável” à canalização.

No início dos anos 40, finalmente, o ciclo de projetos para canalizar o Riacho foi encerrado. Assim, uma nova proposta, de autoria de Arnaldo Gladosch e equipe, trouxe a valorização da Avenida Ipiranga de maneira mais completa, enaltecendo-a através da criação de uma idéia global de animação urbana. A nova foz do canal, que era planejado para ser navegável, partia também de um território totalmente remodelado junto aos aterros da Praia de Belas, igualmente previsto como bairro residencial. Seu curso seguia destacando pontos estratégicos distribuídos ao longo do percurso, a exemplo do mercado local e da *Feira de Amostras*. A Avenida do Canal foi tratada como um *Parque Linear*, rasgando a cidade de leste a oeste, revelando um traçado muito semelhante ao encontrado atualmente. Esta finalizava nos limites da cidade de Viamão, junto a uma grande represa, que atrairia para si a prática de todos os esportes aquáticos realizados pelos alunos e usuários da Cidade Universitária, cujo projeto também se apresentava.

Após tantas elucubrações, o Plano Gladosch, como ficou conhecido, acabou atropelado por uma avalanche de importantes acontecimentos que mudaram o rumo da história da cidade, e da canalização. Nesse sentido, a famosa enchente de 1941, com toda a sua devastação, trouxe o terror ao poder público, que tratou de voltar suas ações para a imediata implantação da Avenida Ipiranga. Assim, cálculos foram refeitos e esta começou a ser construída, às pressas. Daí ocorreu que a idéia do canal navegável foi abandonada, suas cotas de níveis e passeios centrais foram erguidos, e restou aos passeios laterais, assim como aos terrenos adjacentes, aguardar a urbanização de suas margens, que seria financiada através da venda de terrenos sobre os aterros do esperado Bairro Residencial Praia de Belas, fato este que acabou por nunca ocorrer.

Como se a enchente de 1941 não fosse suficiente para embaraçar os primeiros passos desta grande obra, recém iniciada, a renúncia de Loureiro da Silva e os

acontecimentos políticos ocorridos nos anos seguintes acabaram por desvirtuar completamente tal projeto de sua condição original. Nesse período, enquanto a construção do canal seguia a passos lentos, as atenções do poder público voltavam-se aos aterros da Praia de Belas, que devido a sua condição livre, aos moldes de Brasília, inspiravam inúmeros projetos, agora alinhados com a idéia de fazer parte de uma “Arquitetura Moderna Nacional”.

Dentre uma sucessão de tentativas de implantar tais projetos seguia paralelamente a construção dos diques de proteção contra cheias, sob a forma das Avenidas Mauá, Castelo Branco e Beira Rio, através da parceria entre DNOS e Governo Federal. Tais Avenidas foram sendo construídas lentamente, ao longo das décadas de 60, 70 e 80, assim como os aterros da Praia de Belas, e também o restante da Avenida Ipiranga.

Realizadas tais intervenções, restara então, ao poder público municipal, imprimir ações que tratariam de reordenar esses locais, já tão impactados. Assim, iniciava-se, novamente, um longo caminho, e um novo ciclo. Junto aos aterros, na antiga Praia de Belas, eram implantados os mais novos parques urbanos da cidade, e, com eles, uma série de projetos parciais na tentativa de configurar um novo território. Porém, o tempo passou, trazendo para este local a eterna condição de parte, separada do restante da cidade. E assim, tanto a nova quanto a antiga foz do Riachinho perderam suas referências, sua importância e seu significado.

Junto a esta profusão de acontecimentos, surge o Projeto CURA Renascença, referenciado aos mesmos paradigmas urbanísticos da cidade moderna atuantes nos aterros da Praia de Belas. Através de parcerias entre Município, Estado, e União, este visava a recuperação de grande área atingida pela deterioração e pelo constante abandono causados pelas obras da canalização. Sob tal prerrogativa, aliada a uma política social excludente aos moldes do que se fazia no final do século XIX, a cidade das superquadras, plantada sobre os aterros da Praia de Belas, extrapolou seus limites e avançou sobre o tecido tradicional, sob a forma das Avenidas Aureliano de Figueiredo Pinto e Érico Veríssimo. A implantação dessas Avenidas, sem dúvida, enquanto parte de um sistema viário, veio de fato promover a dinamização da cidade. Desse modo, o principal personagem privilegiado, tão importante na cidade moderna, foi certamente o automóvel. Assim, na região da Ilhota, enquanto as grandes diferenças entre modelos

tão distintos de cidade iam fisicamente se aproximando, este novo território, que aliava as grandes distâncias a serem percorridas a pé à demora na ocupação dos seus sítios, voltou a abrigar novamente aqueles lugares da exclusão, tão inóspitos, degradados e indesejados quanto eram antigamente. Enquanto isso, ainda nos anos 80, ruas tradicionais da cidade como Travessa dos Venezianos, Travessa do Carmo, Travessa Pesqueiro, Lopo Gonçalves e suas vizinhas, restavam lá, pouco valorizadas, como testemunhos da cidade antiga.

DEGRADAÇÃO DAS RUAS ANTIGAS: TECIDO URBANO SEM INTERVENÇÕES PÓS-CANALIZAÇÃO



Fig. 145- Rua Miguel Teixeira. Foto da autora, 2008.



Fig. 146- Rua Travessa Pesqueiro. Foto da autora, 2008.



Fig. 147- Rua Décio M. Da Costa. Foto da autora, 2008.



Fig. 148- Rua Olavo Bilac. Foto da autora, 2008.

Os anos passaram. Foi então, logo após a inauguração do Ginásio Tesourinha, em 1986, finalizando a construção da última grande área livre localizada no coração da antiga Ilhota, que uma nova política pública, implantada a partir dos anos 90, trouxe uma radical mudança em relação às estratégias que vinham sendo seguidas até então para lidar com as necessidades habitacionais da população de baixa renda. Assim, contrariando todos os esforços realizados ao longo do tempo para fazer da antiga cidade

baixa uma área urbanisticamente recuperada e valorizada, o poder municipal concedeu às populações das Vilas Luiz Guaranha, Renascença I, Renascença II e Lupicínio Rodrigues, o direito definitivo de ali permanecerem. O poder público dava às boas vindas ao restabelecimento dos antigos “lugares da exclusão” de volta ao seu local de origem, fechando o ciclo deste lugar²⁶⁷.

DEGRADAÇÃO DAS NOVAS RUAS: TECIDO URBANO PROJETADO PÓS-CANALIZAÇÃO



Fig. 149- Vila Renascença II. Foto da autora, 2008.



Fig. 150- Vila Renascença I. Foto da autora, 2008.



Fig. 151- Beco Renascença I.



Fig. 152- Praça Lupicínio Rodrigues. Foto da autora, 2008.

A REALIDADE DA AVENIDA IPIRANGA

Apesar de esta política pública da inclusão parecer, à primeira vista, tão contraditória quando acompanhada ao restante da história que permeou a saga deste

²⁶⁷ Através das imagens pode ser percebido que, mesmo após os investimentos do poder público visando a recuperação deste tecido urbano através da regularização fundiária dessas 4 vilas, ocorreu que, estes locais, depois de tais intervenções, continuam a apresentar características de degradação. Isso ocorre devido ao fato de estarem sempre recebendo mais e mais habitantes, além das interferências e modificações sobre os projetos implantados, decorrentes da falta de fiscalização.

território, um olhar mais próximo e atual sobre a realidade da Avenida Ipiranga vem ao encontro da compreensão de tal atitude para além do motivo político de sua realização. A razão pela qual, somente após a narração de fatos compilados que incidiram, direta ou indiretamente, na transformação dessa região, a Avenida Ipiranga vem a obter destaque, é a seguir esclarecida.

Atualmente, através do olhar sobre a Avenida Ipiranga dentro do pequeno trecho de amostra onde se insere a área pesquisada, o que se pode perceber é que, apesar de a idéia de uma Avenida de tráfego fluvial (ao modo de Veneza, Bruges e Amsterdã) não ter vingado, os pilones decorativos de amarração de barcos e as tantas escadarias junto às margens do canal lá estão, deteriorados, causando estranheza aos indivíduos que as percebem. Do mesmo modo, as pontes das Avenidas Azenha, Getúlio Vargas e João Pessoa, imaginadas como símbolo monumental de uma época e feitas com uma grande riqueza de detalhes arquitetônicos, são hoje acompanhadas por outras novas que foram surgindo, cuja preocupação estilística foi totalmente ignorada, atropelada pela necessidade de ligações viárias.



Fig. 153- Avenida Ipiranga. Ponte sobre a Avenida Getúlio Vargas: Destaque para a escadaria e sua degradação. Foto da autora, 2008.



Fig. 154- Avenida Ipiranga: Ponte sobre a Avenida João Pessoa. Destaque para os pilones de amarração de embarcações. Foto da autora, 2008.

Ao invés do Parque Linear, que faria desta a maior Avenida Parque da cidade, munida de equipamentos urbanos de lazer ao longo de todo o percurso, a Ipiranga revela atualmente canteiros centrais formados por uma pequena faixa de gramado ou areia, entremeada por árvores e grandes postes de abastecimento de energia elétrica, que agem como a expurgar os transeuntes que insistirem em ali passar.



Fig. 155- Avenida Ipiranga: Falta de urbanização nos canteiros centrais. Fotos da autora, 2008.



Fig. 156- Avenida Ipiranga: Falta de urbanização nos canteiros centrais. Foto da autora, 2008.

Quanto aos canteiros laterais, surgem ainda mais incongruências em relação às propostas. Como já era esperado, na falta de um regramento do poder público a fim de corrigir os grandes desníveis entre tais canteiros (na cota de nível 6.00) e os terrenos localizados às margens da Avenida, (na cota de nível 4.30 em média), ocorreu que, em vários locais, somente os passeios laterais foram erguidos, e as novas construções, feitas em sua cota original, foram ficando literalmente enterradas.



Fig. 157- Avenida Ipiranga: Sede da EPTC. Próximo a Av. Érico Veríssimo. Destaque para edificação abaixo do nível do passeio. Foto da autora, 2008.



Fig. 158- Avenida Ipiranga: Edifícios Residenciais. Próximo Rua Lima e Silva. Destaque para edificações abaixo do nível do passeio. Foto da autora, 2008.

Até então, pelo que já se havia revelado ao longo dos capítulos dessa pesquisa, tais fatos não causam nenhuma surpresa. Unidos aos anteriores, já apresentados, confirmam a veracidade da hipótese previamente levantada, que especulava a respeito de que, apesar da enorme importância da canalização do Riacho para a cidade e da quantidade de planos e projetos a ela supostamente dedicados, sua obra foi realizada sem que de fato fosse levado em conta o tratamento urbanístico dos locais diretamente impactados, do mesmo modo que não foi considerado o tratamento urbanístico da

própria Avenida e seu canal. Diante da reconstrução do caso da canalização, agora já não restam dúvidas de que tanto a área que abrigava o antigo Riacho, em seu curso natural, quanto a área que recebeu a implantação da nova Avenida Ipiranga, acabaram esquecidas pelo poder público. Este, realmente, no intuito de resolver com urgência o problema do Riacho, acabou de fato deixando de lado aspectos fundamentais que diziam respeito à implantação da Avenida Ipiranga, bem como a nova estruturação urbana dos lugares impactados.

No entanto, a novidade que se revelou ao longo dos anos com a implantação da Avenida Ipiranga e seu canal, previsto para resolver a questão das cheias e do saneamento do Riacho, foi exatamente o aumento da poluição de suas águas, principalmente na zona a que se refere esta pesquisa, que segundo informações do Atlas Ambiental de Porto Alegre, é a mais negativamente impactada se comparada aos demais segmentos²⁶⁸.



Fig. 159- Avenida Ipiranga: Dragagens periódicas evitam o transbordamento do canal. Foto da autora, 2008.

²⁶⁸ O Atlas Ambiental de Porto Alegre, organizado sob a coordenação de Maria Luiza Porto e Paulo Luiz de Oliveira, divide a Avenida Ipiranga em 3 zonas de impacto, as quais são analisadas separadamente sob o ponto de vista da poluição ambiental. A área de pesquisa, neste caso, faz parte da zona 3, que abrange a Avenida Ipiranga desde a sua foz junto ao Guaíba até a Rua Vicente da Fontoura, considerada uma zona de alto impacto ambiental.

Assim, ao invés das límpidas águas espelhadas que correriam junto a um Parque Linear, repleto de verde, há no canal águas poluídas e cobertas de lixo de toda a espécie, que trazem para a cidade um sério problema ambiental. Segundo o Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), não fossem as dragagens periódicas realizadas na extensão de todo o canal, que retiram por ano cerca de 50 mil metros cúbicos de lixo, seu transbordamento seria freqüente, tal como era antes da canalização.

Dentro desta nova lógica, formada através da resignação do fracasso do poder público em relação à canalização do Riacho, é que se faz possível entender a aceitação do retrocesso e degradação a que vem sendo submetido, novamente, este território, sobre o qual se esgotam, dia a dia, as esperanças de uma nova perspectiva.

Assim como no início do século XX, a história da degradação do Riacho ressurgiu como um grande problema a ser enfrentado. Agora, quase duzentos anos após a primeira proposta visando o seu saneamento, é novamente chegada a hora de atentar para o este e seu canal de maneira mais veemente. Seu potencial como elemento turístico, de lazer e entretenimento não deve ser esquecido. Assim, somente após a retomada do interesse do poder público pelo da Avenida Ipiranga como parte de um grande projeto urbanístico para a cidade, novas idéias, planos e projetos urbanos ressurgirão, sob novos paradigmas arquitetônicos e modelos urbanísticos de cidades.

Após a reunião de todo o material disponível sobre o tema e da reconstrução de toda a história da canalização do Riacho e do desenvolvimento do território ao seu redor (referente à área de estudo) e sua confrontação com os projetos urbanos e realizações na cidade atual, acredita-se que a pesquisa que aqui se encerra tenha cumprido os objetivos propostos. Fica, pois, a esperança de esta venha contribuir com as disciplinas ligadas ao estudo do espaço urbano, bem como, para uma reflexão sobre a relação entre espaço projetado e espaço construído.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *Porto Alegre como Cidade Ideal: Planos e Projetos Urbanos*. Tese de doutorado. UFRGS, 2006.

AGUIAR, Douglas. Guetos Urbanos: Habitação e Centralidade em Porto Alegre. Artigo publicado na Revista AU, Arquitetura e Urbanismo. Maio de 2003, pp.43-46.

AGUIAR, Douglas. *Colisões Urbanas: Continuidades e Descontinuidades*. Artigo apresentado no 7º Encontro Nacional da ANPUR, Porto Alegre 2001.

ALMEIDA, Maria Soares de. *Transformações Urbanas: atos, normas, decretos, leis, na administração da cidade de Porto Alegre 1937-1961*. Tese de doutorado. USP, 2004.

AMARAL, Henrique. *Porto Alegre Vista do Céu*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2005.

Atlas Ambiental de Porto Alegre. Coordenação: Maria Luiza Porto e Paulo Luiz Oliveira. Editora Universidade. Porto Alegre, 2008.

BARBOSA, Zeli de Oliveira. *Ilhota: Testemunho de uma vida*. Gráfica Editora Pallotti. Secretaria Municipal da Cultura. Porto Alegre, 1993.

BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Dissertação de Mestrado. UFRGS, 2001.

Boletim da Sociedade de Engenharia, 1937.

BORBA, Scheila Villanova, ALFONSIN, Betânia de Moraes e GONZALES, Silvia Antunes. *Análise de experiências alternativas de habitação popular em municípios da região metropolitana de Porto Alegre*. In: *Habitação Social nas Metrôpoles Brasileiras – Uma Avaliação das Políticas Habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX*. Coordenador: CARDOSO, Adauto Lúcio. Coleção Habitare, Porto Alegre, 2007.

DE GRANDI, Celito. *Loureiro da Silva: O Charrua*. Porto Alegre, Ed. Literaris, 2002.

FARIA e PAIVA, Ubatuba de Faria, e Edvaldo Pereira Paiva. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1937.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Editora Nova Fronteira, 1º Edição, 1975.

FRANCO, Sergio da Costa. *Porto Alegre, Guia Histórico*. Editora da UFRGS, 2006.

GONSALES, Célia Helena de Castro. *Cidade Moderna sobre Cidade Tradicional: Movimento e expansão – parte 2*. In: *Arquitexto* -059 nº292, abril de 2005. Revista de arquitetura produzida no Departamento de Arquitetura, pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande Sul.

MACEDO, Riopardense de. *Porto Alegre: História e vida da cidade*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1973.

MACHADO, Andréa Soler. *A borda do Rio – Poa. Arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado*. Tese de doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2003.

MEDEIROS, Heloísa. *Mudando Conceitos*. Artigo publicado na Revista AU: Arquitetura e Urbanismo. Volume 40. Fevereiro de 1992.

MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. *O passado no futuro da cidade: políticas públicas e participação dos cidadãos na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre* / Ana Lúcia Meira. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

MONTEIRO, Charles, *Porto Alegre: urbanização e modernidade – a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUC-RS, 1995.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre e suas escritas: histórias e memórias da cidade* – Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

NYYGARD, Paul Dieter. *Planos Diretores de cidades: discutindo suas bases doutrinárias*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

OLIVEIRA, Rogério. *Sistemas normativos versus modelos figurativos da cidade: implicações projetuais*. Revista *Arqtexto* nº1 (1º semestre de 2001), p.30-37.

PAIVA, Edvaldo Pereira. *Problemas Urbanos de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1951.

PAIVA, Edvaldo Pereira. Artigo intitulado *Novo bairro residencial*. Revista de Engenharia, 1936.

PELLIN, Roberto. *Revelando a Tristeza*. Volume I. Porto Alegre, 1979.

PESAVENTO, Sandra Jathay. *Memória Porto Alegre: Espaço e Vivências*. Ed. Universidade/ UFRGS, 1991.

PESAVENTO, Sandra Jatahy; *O Espetáculo da Rua*. Ed. Universidade/ UFRGS: Prefeitura Municipal, 1992.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Lugares Malditos: a cidade do “outro” no Sul brasileiro (Porto Alegre, passagem do século XIX ao século XX)*. Revista Brasileira de História vol.19 n.37. São Paulo, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jathay, *O imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Editora Ufrgs, 2002.

PAZ, Gaspar. *Lupiciniando: O Trágico e Cômico na Obra de Lupicínio Rodrigues*. 2003. <http://www.planetaeducacao.com.br/cbfc/coloquio/apresentacao2.asp>.

Plano Diretor 1954-1964. Secretaria do Planejamento Municipal. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1964. P-52.

Porto Alegre. *Plano Diretor -1954-1964*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.

Prefeitura Municipal de Porto Alegre. *Projeto Renascença*, 1975. Secretaria do Planejamento Municipal.

RAUBER, Vicente José. *Prevenir é o melhor remédio: sistemas de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1992.

ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, José Loureiro da. *Um Plano de Urbanização*, 1943. s.n. s.l.

SILVA, Sônia Maria. Apresentação da Vila Luiz Guaranha. Departamento Municipal de Habitação. Prefeitura de Porto Alegre, 2007.

SOUZA e MULLER. Célia Ferraz de Souza, e Dóris Maria Müller. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Ed. Universidade: UFRGS, 1997.

SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: crônicas da minha cidade*. v.2. Porto Alegre, Editora Movimento, 1975.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Trajetórias do Urbanismo em Porto Alegre 1900-1945. Urbanismo no Brasil 1895-1965*. In: Maria Cristina da Silva Leme. (coord.). 1985.

SOUZA, Célia Ferraz de. *O sentido das palavras nas Ruas da Cidade - Entre a prática das Palavras e o Poder do Estado (ou público)*. In: *As Palavras da Cidade*, organizado por Maria Stella Bresciani. Ed. da Universidade, 2001.

SOUZA, Célia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências*. Tese de doutorado. FAU-USP. São Paulo, 2004.

SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Livraria Sulina Editora, 1967.

WEIMER, Günter. *A ponte de pedra: dúvidas e incertezas*. Em: *Jornal Correio do Povo*: 10.09.1978.

Acervos:

Arquivo Histórico do Município de Porto Alegre – Moysés Vellinho

Fototeca Sioma Breitmann

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

INTRODUÇÃO

Figuras 01 e 02 - Esquema gráfico geral da área de estudo antes e depois da canalização do Riacho15

Figuras 03 e 04 – Mapas de localização e limites da área geral de estudo.....17

1º CAPÍTULO

Figuras 05, 06 e 07 – Aspectos geográficos da cidade.....24

Figura 08 – Recorte do Mapa de Porto Alegre de 1881.....25

Figura 09 – Recanto do Riacho no início do século XX..... 29

Figura 10 – Mapa Esquemático dos Arraiais (final do século XIX e início do século XX)..... 29

Figura 11 – Mapa de Porto Alegre de 1916: marcação por Distritos..... 31

Figura 12 – Recorte do Mapa de Porto Alegre de 1888: destaque para as primeiras ocupações da cidade..... 34

Figura 13 – Praia do Riacho. Fotografia do final do século XIX..... 35

Figura 14 – Ponte de Pedra. Fotografia do final do século XIX..... 35

Figura 15 – Rua da Margem. Fotografia, 1910..... 36

Figura 16 – Lavadeiras na beira do Riacho. Fotografia do final do século XIX..... 36

Figura 17 – Mapa de 1906: reconstituição gráfica da antiga cidade baixa..... 38

Figura 18 – Colégio Pão dos Pobres e Arraial da Baronesa. Fotografia..... 40

Figura 19 – Rua João Alfredo. Fotografia, década de 1940..... 43

Figura 20 – Praia de Belas e Estrada de Ferro da Tristeza. Fotografia, 1911..... 45

2º CAPÍTULO

Figura 21 – Mapa do Plano de Melhoramentos de 191451

Figura 22 – Projeto Schneider para Canalização do Riacho.....58

Figura 23 – Projeto Medáglio para Canalização do Riacho.....59

Figura 24 – Projeto Ary de Abreu Lima para Canalização do Riacho.....61

Figura 25 – Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre, Planta Geral.
.....66

Figuras 26, 27 e 28 – Urbanização da Praia de Belas: Planta geral, Entrada da
Cidade e Parque de Confluências.....67

Figuras 29 e 30 – Proposta para o parque Lacustre, de 1937..... 68

Figura 31 – Corte esquemático da Avenida do Canal. Paiva & Faria, 1937..... 69

Figuras 32, 33 e 34 – Comparação entre o Plano Agache para o Rio de Janeiro e o
Plano Gladosch de Porto Alegre..... 71

Figura 35 – Planta geral da cidade. Plano Gladosch..... 79

Figura 36 – Feira de Amostras. Plano Gladosch, 1937..... 79

Figura 37 – Cidade Universitária. Plano Gladosch, 1937..... 80

Figura 38 – Detalhe das Escadarias. Plano Gladosch, 1937..... 80

Figura 39 – Perspectiva da Avenida Beira-Riacho navegável. Plano Gladosch,
1937..... 80

Figuras 40, 41, 42 e 43 – Remodelação dos bairros atingidos pela canalização.
Plano Gladosch. Planta geral e Planta das 3 etapas..... 82

Figura 44 – Planta Geral de Remodelação da Praia de Belas. Plano Gladosch,
1943..... 83

Figuras 45 e 46 – Plano de H. P. Berlage. Extensão Sul de Amsterdã.....	84
Figuras 47 e 48 – Comparação entre o Plano de Chicago (1909) e o plano Gladosch para porto Alegre	85
Figuras 49 e 50 – Plano Gladosch. Detalhe das pontes.....	86
Figuras 51 e 52 – Enchente de 1941. Fotografias do centro da cidade.....	87
Figura 53 – Seção Transversal da Avenida Ipiranga.....	88
Figuras 54, 55 e 56 – Fotos da 1ª etapa de construção da Avenida Ipiranga.....	89

3º CAPÍTULO

Figuras 57 e 58 – Comparação do Território da Praia de Belas em 1888 e 2008.....	95
Figuras 59 e 60 – Pré-projetos para a Região da Praia de Belas.....	98
Figura 61 – Estudo Urbanístico para a Praia de Belas, 1951. Edvaldo Pereira Paiva.....	99
Figura 62 – Projeto Definitivo do Bairro Praia de Belas. Maximiliano Fayet e Edvaldo Pereira Paiva, 1953.....	100
Figuras 63 e 64 – Maquetes volumétricas do Projeto da Praia de Belas de 1953.....	102
Figura 65 – Proposta para a Praia de Belas. Lei nº. 2330/61.....	103
Figura 66 – Proposta para a Praia de Belas. Lei nº. 3414/70.....	105
Figuras 67 e 68 – Comparação entre figuras: Lei nº. 3414/70 e ocupações da Praia de Belas em 2008.....	107
Figura 69 – Praça dos Açorianos. Fotografia, 2008.....	109
Figura 70 – Ponte de Pedra. Fotografia, 2008.....	109
Figura 71 – Monumento aos Açorianos. Fotografia, 2008.....	109

Figura 72 – Ocupação atual da Praia de Belas. Levantamento sobre foto do satélite, 2008.....	110
Figuras 73 e 74 – Praia de Belas Shopping Center.....	112
Figuras 75 e 76 – Vila Chocolateão.....	113
Figura 77 – Foto aérea da cidade de Porto Alegre. Vista geral.....	114

4º CAPÍTULO

Figura 78 – Trecho do Mapa de 1939 com recorte da área atual da pesquisa	115
Figura 79 – Foto do satélite. Programa Google Earth. Área geral da pesquisa em 2008.....	115
Figuras 80, 81, 82 e 83 – Projeto de Reloteamento total da região da Praia de Belas.....	116
Figuras 84, 85, 86 e 87 – Fotografias de obras na Avenida Ipiranga no início da década de 50	117
Figura 88 – Plano de Reurbanização da Ilhota (1854-1964)	118
Figuras 89 e 90 – Situação da área do antigo Riacho e entorno. Fotografias de 1975.....	121
Figura 91 – Projeto Renascença, 1975. Área geral de abrangência do projeto....	122
Figura 92 – Projeto Renascença. Mapa resumo geral de 1975	124
Figura 93 – Fotografias da Rua João Alfredo constantes no Projeto Renascença, de 1975	125
Figura 94 – Fotografias da Ilhota, constante no Projeto Renascença, de 1975	125
Figura 95 – Mapa do Projeto Renascença, de 1975. Destaque para a 3 e 4 regiões	125

Figuras 96, 97 e 98 – Mapas comparativos das regiões 3 e 4 do Projeto Renascença, de 1975.....	127
Figuras 99, 100 e 101 – Mapas comparativos das regiões 3 e 4 do Projeto Renascença, de 1975. Destaque para a estrutura viária.....	128
Figuras 102, 103, 104 e 105 – Fotografias das regiões 3 e 4 do Projeto Renascença em tempo atual (2008)	129
Figuras 106 e 107 – Região 3 do Projeto Renascença, de 1975: projetado x realizado. Desenho da autora sobre levantamento local.....	130
Figuras 108,109 e 110 – Fotografias da Vila Luiz Guaranha antes da regularização (1996)	131
Figuras 111 e 112 – Projeto do Demhab para regularização fundiária da Vila Luiz Guaranha.....	131
Figuras 113, 114 e 115 – Fotografias da Vila Luiz Guaranha (2007).....	132
Figuras 116, 117, 118 e 119 – Projeto do Demhab para regularização fundiária da Vila Luiz Guaranha.....	131
Figuras 120 e 121 – Ocupação atual da 4 Região do Projeto Renascença. Desenho da autora sobre levantamento aerofotogramétrico atual. Comparativo com o Projeto Renascença: zoneamento x atividades.....	131
Figura 122 – Ocupação atual da 4 região do projeto Renascença. Desenho da autora sobre levantamento aerofotogramétrico atual. Destaque para os terrenos públicos e privados, incluindo as áreas pré-existentes não contempladas no Projeto Renascença.....	135
Figuras 123, 124 e 125 – Vila Renascença I. Fotografias tiradas antes da Regularização em 1992.....	136
Figura 126 – Vila Renascença I. Levantamento topográfico original antes da regularização.....	137
Figura 127 – Vila Renascença I. Projeto de regularização proposta pelo Demhab.....	137
Figuras 128, 129 e 130 – Vila Renascença I. Fotografias tiradas em 2001, depois da regularização.....	138

Figuras 131 e 132 – Vila Renascença II. Fotografias tiradas em 1992 antes da Regularização.....	138
Figura 133 – Vila Renascença II. Levantamento topográfico original antes da regularização.....	139
Figura 134 – Vila Renascença II. Projeto de regularização proposta pelo Demhab.....	139
Figuras 135, 136 e 137 – Vila Renascença II. Fotografias tiradas em 2008.....	139
Figuras 138 e 139 – Vila Lupicínio Rodrigues. Fotografias tiradas em 1992 antes da Regularização.....	140
Figura 140 – Vila Lupicínio Rodrigues. Planta Baixa com o projeto de implantação, executado pelo Demhab.....	141
Figura 141– Croqui perspectivo do projeto executado pelo Demhab da Vila Lupicínio Rodrigues.....	141
Figuras 142, 143 e 144 – Fotografias atuais, tiradas em 2008, do novo Condomínio Residencial Lupicínio Rodrigues.....	142

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Figuras 145, 146, 147 e 148 – Fotografias atuais das Ruas Miguel Teixeira, Travessa Pesqueiro, Décio M. da Costa e Olavo Bilac, respectivamente.....	146
Figuras 149, 150, 151 e 152 – Fotografias atuais das Vilas Renascença II, Renascença I e Praça Lupicínio Rodrigues, respectivamente.....	147
Figuras 153 e 154 – Fografias atuais da Avenida Ipiranga (2008)	148
Figuras 155 e 156 – Fotografias atuais da Avenida Ipiranga (2008).....	149
Figuras 157 e 158 – Fotografias atuais da Avenida Ipiranga (2008).....	149
Figura 159 – Fotografia atual da Avenida Ipiranga (2008).....	150

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)