

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

KARINA DOS REIS KERPEN

**A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL: O PARQUE MARINHA DO BRASIL E AS
POLÍTICAS PÚBLICAS DO VERDE EM PORTO ALEGRE
(1960-1970)**

PORTO ALEGRE

2011

KARINA DOS REIS KERPEN

**A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL: O PARQUE MARINHA DO BRASIL E AS
POLÍTICAS PÚBLICAS DO VERDE EM PORTO ALEGRE
(1960-1970)**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ruth Maria Chittó
Gauer

Porto Alegre

2011

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

K39c Kerpen, Karina dos Reis
A cidade e o elemento natural : o Parque Marinha do Brasil e as políticas públicas do verde em Porto Alegre (1960-1970) / Karina dos Reis Kerpen. - Porto Alegre, 2011.
170 f. : il.

Diss. (Mestrado em História) – Fac. de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

Orientação: Prof^a. Dr^a. Ruth Maria Chittó Gauer.

1. História. 2. Porto Alegre – História. 3. Urbanização – Porto Alegre. 4. Parques – Porto Alegre.
5. Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. I. Gauer, Ruth Maria Chittó.

CDD 981.651

**Ficha Catalográfica elaborada por
Vanessa Pinent
CRB 10/1297**

KARINA DOS REIS KERPEN

**A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL: O PARQUE MARINHA DO BRASIL E AS
POLÍTICAS PÚBLICAS DO VERDE EM PORTO ALEGRE
(1960-1970)**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS.

BANCA EXAMINADORA:

Professor Dr. Luiz Antônio Gloger Maroneze – FEEVALE

Professora Dr^a. Maria Lucia Bastos Kern – PUCRS

Professora Dr^a. Ruth Maria Chittó Guaer – PUCRS (Orientadora)

Aos que se dedicam à encantadora inquietação que é a cidade.

AGRADECIMENTOS

Ao longo do período de esboço, pesquisa e escrita dessa dissertação, muitas pessoas contribuíram direta ou indiretamente. Nesse sentido, agradeço:

À professora Ruth Maria Chittó Gauer, pela profundidade e amplitude de sua orientação, marcada pela leitura minuciosa e pelos diálogos profícuos.

À CAPES pelo financiamento que possibilitou a execução dessa pesquisa.

À professora Maria Lucia Bastos Kern, pelas contribuições indispensáveis relativas ao estudo da paisagem.

A Mauro Hauser, pelo incentivo, pelas conversas e, especialmente, por traduzir tão bem o significado de companheiro.

Aos meus pais, João Carlos Kerpen e Neusa Maria dos Reis Kerpen, e irmãos, Elias e Graziela, pelo apoio e presença constantes.

Aos amigos e colegas do PPGH da PUCRS: Angela Beatriz Pomatti, Caiuá Cardoso Al-Alam, Danielle Heberle Viegas, Julia Simões, Luciana de Oliveira, Marcelo Vianna, Rodrigo Maciel e Thiago de Moraes, pelos intercâmbios frutíferos e pelos momentos de descontração. Em especial, gostaria de agradecer à Bruna Pasetti Dornelles pela amizade que nos une para além do ambiente acadêmico, pelas conversas e pelo carinho valoroso e constante. Também agradeço especialmente à Joana Schossler pela atenção na leitura dos meus escritos, assim como por dividir comigo o interesse pelo estudo da paisagem, seja ela marcada pelas águas ou pelo verde...

Finalmente, aos funcionários das bibliotecas da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM), da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), da Câmara Municipal de Vereadores, do Arquivo Histórico Moysés Vellinho e do Museu da Comunicação Hipólito José da Costa, pela solicitude com que me receberam e responderam às demandas pelas fontes relativas à pesquisa.

Chaos was the law of nature; Order was the dream of man.

Henry Brooks Adams

RESUMO

Essa dissertação tem por objetivo analisar as políticas públicas urbanas no que se refere à implantação de áreas verdes com intuito de reconfigurar a cidade de Porto Alegre na segunda metade do século XX. Para tanto, foi estabelecido como objeto de análise da presente pesquisa a construção do Parque Marinha do Brasil nos anos 1970, estabelecendo uma relação entre o contexto das áreas verdes da metrópole e os planejamentos urbanos para a região na qual o Parque foi construído – a Praia de Belas, localizada na orla sul da cidade. Estabelecido entre 1955 e 1965, o processo de metropolização se consolidou nos anos 1970 transformando a cidade através da expansão da malha urbana e do crescimento demográfico. Tais fatores desencadearam uma série de implementações de infra-estrutura, objetivando maior adaptação às novas condições. Paralelamente, as alterações urbanas condicionaram mudanças na percepção da paisagem por parte da população, a qual manifestou insatisfações em relação à falta de uma quantidade maior de áreas verdes para fazer frente à predominância do concreto. Nesse sentido, a implantação do Parque Marinha do Brasil fez parte de um contexto específico de políticas urbanas em relação às áreas verdes da segunda metade do século XX. Contudo, está diretamente atrelada à história dos projetos para a orla sul de Porto Alegre, na medida em que, a intenção de estabelecer maior integração entre a cidade e a natureza nesse espaço específico se remete a períodos anteriores e motivou os planejamentos urbanos contemplando a região da Praia de Belas.

Palavras-chave: Natureza. Cidade. Parques Urbanos. Metropolização. Orla.

ABSTRACT

This dissertation has the objective of analyzing the urban public policies regarding the implementation of green areas aiming to reshape the city of Porto Alegre in the second half of the twentieth century. It was thus established as the object of analysis of this research the construction of the Marinha do Brasil Park, establishing a relationship between the context of the green areas of the metropolis and urban planning for the region in which the Park was built – the Praia de Belas, located on the southern shore of the town. Established between 1955 and 1965, the process of metropolization was consolidated in the 1970s and transformed the city through the expansion of its size and population growth. These factors have triggered a series of implementations of infrastructure, aiming to further adapt to the new conditions. In parallel, those transformations conditioned changes in the population's urban landscape perception, which expressed dissatisfaction over the lack of a greater amount of green areas against the dominance of concrete. In this sense, the construction of the Marinha do Brasil Park was part of a specific context of urban policies related to green spaces in the second half of the twentieth century. However, is directly linked to the history of the projects made for the southern shore of Porto Alegre, considering that the intention to establish greater integration between the city and nature in this particular space is referred to prior periods and motivated urban planning to the region of Praia de Belas.

Keywords: Nature. City. Urban Parks. Metropolization. Shore.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - John Constable Salisbury Cathedral, from the Bishop's Grounds, 1823.....	21
Figura 2 - David Friedrich Der Wanderer ulber dem Nebelmeer, 1818.	21
Figura 3 - Antoine Watteau <i>Pélerinage à l'île de Cythère</i> , 1717.....	29
Figura 4 - Jardim francês. André Le Notre L'Allée d'Eau.	31
Figura 5 - Jardim inglês. Henry Hoare II Stourhead Garden, 1740.	32
Figura 6 - Manuel da Maia Planta nº 3, séc. XVIII (Lisboa pós-terremoto).....	44
Figura 7 - Frederick Law Olmsted Central Park, 1853.	46
Figura 8 - Parque Farroupilha – Porto Alegre.....	48
Figura 9 - Ponte de Pedra – Porto Alegre	54
Figura 10 - I Perimetral – Porto Alegre.....	55
Figura 11 - Parque Moinhos de Vento – Porto Alegre.....	71
Figura 12 - Anúncio publicitário Villa Assunção.....	94
Figura 13 - Anúncio publicitário Vila Conceição.....	95
Figura 14 - Banhistas na orla da Vila Assunção.....	96
Figura 15 - Planta do loteamento da Vila Assunção “Balneário Aristocrático”.	97
Figura 16 - Vista da entrada da cidade.	104
Figura 17 - Urbanização da Praia de Belas.....	106
Figura 18 - Fotografia Aterro Praia de Belas 1	118
Figura 19 - Fotografia Aterro Praia de Belas 2.....	116
Figura 20 - Fotografia Aterro Praia de Belas 3.....	119
Figura 21 - Fotografia Aterro Praia de Belas 4.....	119
Figura 22 - Fotografia Aterro Praia de Belas 5.....	120
Figura 23 - Fotografia Aterro Praia de Belas 6.....	120
Figura 24 - Fotografia Aterro Praia de Belas 7	122
Figura 25 - Fotografia Aterro Praia de Belas 8.....	122
Figura 26 - Plano CURA Piloto Projeto Renascença.....	125
Figura 27 - Anúncio publicitário Projeto Praia de Belas: O Nascimento de uma Unidade Urbanística.....	132
Figura 28 - Corte Avenida Praia de Belas ilustrando a passarela de pedestres.....	137
Figura 29 - Localização das funções do Parque.	138
Figura 30 - Maquete do Projeto do Parque Marinha do Brasil Mizoguchi e Malinsky 1.141	

Figura 31 - Maquete do Projeto do Parque Marinha do Brasil Mizoguchi e Malinsky	2.142
Figura 32 - Planta baixa - Recanto da Saudade.....	151
Figura 33 - Fonte de Pedra – Recanto da Saudade.....	152
Figura 34 - Bancos de concreto – Recanto da Saudade.....	152
Figura 35 - Vista do lago – Lago da Saudade.	152
Figura 36 - Vista aérea do Parque Marinha do Brasil.....	154

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 A NATUREZA NA CIDADE: A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA	18
2.1 A RELAÇÃO HOMEM – NATUREZA NO ESPAÇO URBANO	18
2.1.1 Porto Alegre e o Guaíba: condicionantes da estruturação urbana	23
2.2 A IDEALIZAÇÃO DA NATUREZA E A RELAÇÃO COM A CIDADE	26
2.3 A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA MODERNA	33
2.3.1 Porto Alegre no contexto da modernidade urbana	39
2.4 ÁREAS VERDES NO ESPAÇO URBANO	42
2.4.1 A ligação entre o verde urbano e os movimentos ecológicos	48
3 VERDE E CONCRETO COMPONDO A PAISAGEM METROPOLITANA	53
3.1 OS ANOS DE METROPOLIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE	53
3.1.1 A modernidade acelerada: O automóvel na cidade	56
3.2 DIRETRIZES URBANAS E A QUESTÃO DAS ÁREAS VERDES	60
3.2.1 O Plano Diretor de 1959	61
3.2.2 O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 1979	64
3.3 THOMPSON FLORES E SOCIAS VILELLA: 13 ANOS DE ÁREAS VERDES (1969 -1982)	68
4 ZONA SUL DE PORTO ALEGRE: HOMEM E NATUREZA AO SUL DA METRÓPOLE	87
4.1 A RELAÇÃO HOMEM X NATUREZA NA ZONA SUL DE PORTO ALEGRE: OS BALNEÁRIOS	87
4.1.1 O balneário-modelo: Projeto de urbanização da Vila Assunção	95
4.2 URBANIDADE E PAISAGEM NATURAL: PROJETOS E POLÍTICAS URBANAS PARA A ORLA DA PRAIA DE BELAS	98
4.2.1 Plano de Melhoramentos (1914)	99
4.2.1.1 As diferentes vocações da orla norte e da orla sul: O caso da <i>localização</i> <i>do Matadouro e o “Zoning”</i>	100
4.2.2 Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre (1936)	103
4.2.3 Arnaldo Gladosch (1938-1940)	107
4.2.4 Pré-plano (1951)	107
4.2.5 Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas (1951)	108

4.2.6 Proposta Definitiva para a Praia de Belas no Plano Diretor (1959).....	109
4.2.7 Novo Projeto Praia de Belas (1970)	110
4.2.8 Dificuldades na execução dos planos para a orla da Praia de Belas ...	111
4.3 O ATERRO DA ENSEADA DA PRAIA DE BELAS.....	115
5 O PARQUE MARINHA DO BRASIL: UMA PROPOSTA DE LIGAÇÃO ENTRE A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL	124
5.1 O PROJETO RENASCENÇA	124
5.2 O PARQUE MARINHA DO BRASIL: PROJETOS E PLANOS	130
5.2.1 Projeto Praia de Belas: o nascimento de uma unidade urbanística	130
5.2.2 Parque Marinha do Brasil: Plano preliminar de diretrizes.....	134
5.2.3 Projeto Final de Urbanização do Parque Marinha do Brasil.....	139
5.3 A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL: O PARQUE MARINHA DO BRASIL NA HISTÓRIA DA ORLA SUL DE PORTO ALEGRE	144
CONSIDERAÇÕES FINAIS	160
REFERÊNCIAS.....	165

1 INTRODUÇÃO

Estabelecida desde a Idade Antiga, a oposição entre campo e cidade constituiu um dos pilares básicos do imaginário ocidental no que diz respeito às distintas interações estabelecidas historicamente entre o homem e a natureza. Nesse sentido, as diferentes concepções acerca do elemento natural condicionaram sua integração em meio ao ambiente citadino.

Em seu estado original*, a natureza figurou entre os mistérios insondáveis da criação, sobre os quais o homem pouco poderia agir para transformá-los. Assim, o estabelecimento das cidades estava diretamente atrelado, entre outras motivações, à possibilidade de construir um espaço no qual fosse possível estruturar maior proteção frente aos fenômenos naturais, a partir dos projetos urbanos.

Assim, a retomada da racionalidade durante o Renascimento e, posteriormente, no período do Iluminismo, pautou-se pela valorização da simetria, da ordem e do planejamento, os quais manifestaram-se na projeção de um espaço urbano idealizado. Mais especificamente a partir do século XVIII, a natureza figurou no espaço citadino, sobretudo para satisfazer o senso estético e político, os quais condicionaram-na de acordo com os preceitos racionais da época.

Nesse sentido, jardins e parques foram planejados no intuito de submeter a natureza à cidade, através do planejamento representado pela escolha da vegetação, da ornamentação e da disposição dos elementos naturais no perímetro de um espaço específico utilizado para tais fins. Desta forma, a natureza alterada pelo homem foi implementada na *urb*, objetivando legitimar o poder político local, bem como a supremacia da civilização em oposição ao caos.

Paralelamente, a inserção dos espaços ajardinados na cidade correspondeu ao processo de idealização da vida no campo, remetida a valores morais superiores aos que regiam as dinâmicas citadinas. Assim, as áreas verdes estavam relacionadas à pureza e à simplicidade de tempos anteriores e, ao serem

* Aqui o estado original está remetido à natureza intocada pelo homem, ou ainda, seus fenômenos tais como tempestades, nevascas, ventanias e florestas nativas, por exemplo. Na presente pesquisa, contudo, ao utilizarmos o conceito de natureza na cidade nos remetemos aos espaços verdes planejados para serem inseridos na malha urbana, portanto, áreas de natureza humanizada, que se diferem das matas consideradas virgens.

implantadas na cidade, foram idealizadas para agregar tais preceitos morais à estética urbana.

Com o advento da Revolução Industrial, iniciada no século XVIII e ampliada no século XIX, o caráter das cidades e da vida de seus habitantes transformou-se intensamente, o que desencadeou críticas em relação ao ambiente urbano, dominado pelas fábricas e condições insalubres. Simultaneamente, as reformulações propostas, as quais visavam humanizar o espaço urbano, foram possíveis em razão dos avanços oriundos do mesmo período.

Com a intensificação da migração, que partiu do campo em direção à cidade a partir do século XIX, a implantação de espaços públicos amplos que estivessem de acordo com o aumento populacional tornou-se uma das prioridades das políticas urbanas. Assim, a quantidade de trabalhadores exigida pelas indústrias e as mudanças oriundas desse processo transformaram a cidade em cidade industrial e inauguraram uma lógica urbana inédita. Nesse sentido, além dos preceitos estéticos e contemplativos relacionados aos espaços de vegetação, a necessidade de proporcionar lazer e atividades recreativas aos trabalhadores passou a figurar no estabelecimento de áreas verdes na malha urbana.

No caso do Brasil, a implementação de áreas verdes seguiu os preceitos europeus, porém, desde os anos 1930 o paisagismo nacional havia se estabelecido como uma proposta que objetivava estar coerente com a flora e a geografia local. Contudo, foi após a Segunda Guerra Mundial que os parques e jardins de grande escala tornaram-se questões significativas na implementação dessas áreas na malha urbana das cidades brasileiras. Assim, nas grandes cidades do país, a partir dos anos 1950, o processo de crescimento urbano adquiriu características mais amplas, expandindo a malha urbana aos limites fronteiriços das cidades vizinhas. Iniciou-se assim o processo de metropolização.

A transformação da cidade em metrópole alterou a percepção local dos parques urbanos, ou seja, tais áreas tinham por objetivo representar um espaço público comum para além dos limites da cidade na qual estavam inseridas e, nesse sentido, deveriam concentrar uma população mais numerosa e diversificada na medida em que abrangiam o interesse da região metropolitana.

A consolidação efetiva do processo de metropolização deu-se nos anos 1960 e, nos anos 1970, estava manifestada plenamente nas cidades brasileiras que já desempenhavam maior relevância política e econômica em relação às cidades do

entorno. Figurando entre tais cidades, Porto Alegre inaugurou, em 1978, uma área verde de dimensões inéditas que propôs ser o parque metropolitano. Este foi o Parque Marinha do Brasil.

Nesse sentido, nos anos 1970 foram executadas expressivas obras de infraestrutura, como viadutos, perimetrais e grandes avenidas no intuito de adequar a cidade às novas condições. Além disso, os planos diretores passaram a legislar sobre regiões afastadas do perímetro central, as quais anteriormente não estavam contempladas nas modificações urbanas.

Tamánhas mudanças na dinâmica da cidade desencadearam uma série de preocupações por parte de algumas camadas da sociedade civil. Nesse contexto, Porto Alegre viu a organização do movimento ecológico estadual, o qual estava alinhado às preocupações debatidas em âmbito nacional e internacional em relação aos danos causados ao meio ambiente com a construção das grandes cidades. Além disso, formou-se a consciência de preservação do patrimônio edificado da cidade, defendendo a manutenção da história da cidade através dos seus monumentos, frente às constantes demolições e substituições desses por construções modernas e de caráter utilitário.

Assim, organizaram-se movimentos em prol de uma maior humanização da cidade, contrapondo-se à difusão do concreto. Os espaços de natureza mantiveram-se, portanto como referência de saúde e de bem-estar urbano reivindicados pela população. Tais demandas, contudo, manifestaram-se de maneira condizente ao contexto político específico do período, regido pela ditadura militar. Nesse sentido, percebeu-se um jogo de forças constante entre a imposição política e o diálogo – mediado e restrito – com a população. Ainda assim, as implementações das áreas verdes estiveram de acordo com um quadro mais amplo, reconhecendo discussões internacionais acerca do tema, bem como a relevância histórica desses espaços para a cidade.

Além de ter feito parte desse contexto, o Parque Marinha estava condicionado por fatores que remeteram a períodos anteriores a sua implantação, na medida em que estava inserido em um local que havia sido contemplado em planos urbanos desde 1914, a orla da Praia de Belas.

Assim como as áreas da orla norte e central de Porto Alegre, a orla sul na qual situou-se a região da Praia de Belas formou-se a partir das utilidades que as margens do Guaíba proporcionaram. Contudo, diferentemente das demais, que

desempenharam atividades portuárias e comerciais, as margens do local foram utilizadas para fins domésticos, servindo de local para despejo de dejetos orgânicos e outros descartes.

No entanto, a região despertou o interesse do poder público representado pelos planejadores urbanos, na medida em que estes vislumbraram as possibilidades urbanas inexploradas, as quais tiravam vantagem da vista direta ao Guaíba e de amplos espaços para a implantação de parques e jardins. Nesse sentido, a região foi projetada em todos os planos urbanos de 1914 aos anos 1970 para tornar-se um local no qual a cidade se integraria à natureza.

Assim, objetivou-se problematizar as condições através das quais o Parque foi projetado no que se remete às particularidades da cidade de Porto Alegre durante o período no qual este foi implantado, sem deixar de situá-lo enquanto parte integrante das políticas urbanas elaboradas anteriormente para a região onde foi construído. Desta forma, questionou-se: em que medida o Parque pode ser incluído como parte do contexto de conscientização ecológica do período? Quais as continuidades e discontinuidades do projeto do Parque em relação aos demais estudos elaborados para a região? Como se estabeleceram as políticas públicas urbanas de implementação de áreas verdes em Porto Alegre durante o processo de metropolização?

Paralelamente, considerando a execução do Parque como uma política pública urbana relativamente recente, problematizou-se em que medida seria possível relacioná-la às políticas anteriores planejadas em um passado mais longínquo. Assim, a partir do objeto da presente pesquisa – o Parque Marinha do Brasil – formou-se o questionamento norteador da análise: de que forma o Parque Marinha do Brasil se estabeleceu no contexto do processo de metropolização tornando-se parte integrante da história dos planos urbanos para a orla sul?

Para responder tais questões a presente dissertação estruturou-se em cinco partes, sendo esta a primeira delas de caráter introdutório e as demais os capítulos especificamente. Portanto, no capítulo 2 (dois) foi analisada a relação entre homem e natureza no espaço citadino objetivando verificar os elementos condicionantes da formação da cidade aliada aos elementos naturais. No caso de Porto Alegre o Guaíba se estabeleceu como um desses elementos que, juntamente com outros fatores físicos influenciou na estruturação local. Além disso, a relevância das áreas

verdes e as transformações estruturais na malha urbana levaram à construção de uma paisagem específica.

O capítulo 3 (três) versou sobre o contexto específico da cidade de Porto Alegre durante os anos de metropolização (1960-1970), relacionando-o às políticas públicas no que tange à implantação de jardins públicos, parques, canteiros e áreas de preservação. Aqui se faz necessário ressaltar que o período abrangeu duas administrações (Thompson Flores e Socias Vilella, respectivamente), e que, de fato as políticas foram diferenciadas não podendo ser feitas generalizações simplificadas.

No quarto capítulo abordou-se a formação dos balneários da zona sul de Porto Alegre e a constituição particular dessa região da cidade marcada pelo afastamento do perímetro central. Também faz parte desse capítulo a análise dos planos urbanos para a orla da Praia de Belas elaborados desde 1914 e que propunham entre outros elementos, o estabelecimento de área verde no local. Tais verificações foram necessárias na medida em que o Parque Marinha do Brasil foi construído nessa orla e fez a ligação desta com a área central.

O quinto e último capítulo aprofundou a análise do Parque Marinha do Brasil e compôs uma reflexão agregando as questões trabalhadas nos capítulos anteriores ao objeto específico que é o Parque. Nesse sentido, foi possível pensar o Parque inserido no contexto específico do período da sua construção, mas também como parte integrante da história dos planejamentos urbanos para a orla sul.

Concluindo, salienta-se o ineditismo da presente pesquisa na medida em que se constatou a ausência de produções acadêmicas propondo a análise do Parque Marinha do Brasil sob o enfoque histórico. Também se enfatiza a falta de pesquisas acerca das políticas públicas do verde na cidade de Porto Alegre, não havendo sido encontradas produções que objetivem abordar quais foram as demandas que, em cada contexto histórico condicionaram a implantação dessas áreas na malha urbana. Trata-se, portanto, de assinalar um campo profícuo de pesquisa que contribui sensivelmente para a história da cidade.

2 A NATUREZA NA CIDADE: A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA

2.1 A RELAÇÃO HOMEM – NATUREZA NO ESPAÇO URBANO

A interação entre o homem e a natureza no espaço urbano foi estabelecida desde a antiguidade. Entretanto, na presente pesquisa, objetivou-se a análise da implementação das áreas verdes a partir do advento da cidade renascentista, na medida em que esta lançou as bases para a formação estética e funcional dos parques urbanos modernos. Assim, a racionalidade passou lentamente a legitimar-se frente ao temor associado às forças misteriosas da natureza, transformando a dinâmica do relacionamento entre o homem e o elemento natural, a qual decorria do intuito de trazer os campos para dentro do espaço citadino.

As permanentes ameaças naturais, como chuvas, ventos e variações climáticas, entre outras, contribuíram para a constituição das cidades renascentistas. Nesse sentido, a cidade nasceu a partir da fragilidade do homem* frente às forças naturais, bem como frente à força bélica de grupos inimigos. Da mesma forma, a arquitetura e o urbanismo pautaram-se pela proteção servindo, segundo Carlos Antônio Leite Brandão “à luta eterna e desesperada do homem para inventar para si uma “segunda natureza” [...] perpetuar eternamente seu combate contra a dissolução do todo e contra a corrupção do tempo.”¹

Ainda segundo o autor, a valorização da proporção, simetria, unidade e racionalidade associadas aos segmentos artísticos, políticos e filosóficos renascentistas foram expressões de um mundo questionador em constante transformação. Dessa forma, a ordem e a estabilidade constituíram-se enquanto metas frente a tais metamorfoses. Para o autor, a “ ‘cidade ideal’ não é o fruto da

* Trata-se de focar o homem enquanto conceito desenvolvido no Humanismo. Cf Voltaire Schilling: “Partindo da suposição de que nos tempos clássicos a concepção do homem era estática, devido às enormes limitações que as potencialidades sociais e individuais sofriam, ela (*Agnes Heller*) observa que o Cristianismo as ampliou. Mas mesmo assim o homem encontrava-se balizado entre o Pecado Original e o Juízo Final, que atuavam como as fronteiras iniciais e derradeiras das possibilidades humanas. No Renascimento tudo mudou. Forjou-se naquela oportunidade um conceito dinâmico do homem, que passou a ter sua própria história de desenvolvimento pessoal tal como a sociedade em que vivia. Disponível em: <http://educaterra.terra.com.br/voltaire/cultura/2010/04/14/000.htm> consultado no dia 1 de novembro de 2010.

¹ BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (org). **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2006, p. 58-59.

fantasia do pintor ou da atividade projetiva, lúdica ou desinteressada do arquiteto [...] se fixa para construir uma metáfora capaz de modelar os cidadãos e superar as angústias do seu tempo.”²

A cidade ideal, ou ainda, a cidade do projeto, foi fruto da racionalização crescente do Renascimento, através da familiaridade com a manufatura de máquinas calcada nos séculos XVI e XVII e inspiradora do pensamento mecanicista. Portanto, a máquina era vista como obra do homem. A natureza*, por sua vez, era obra de Deus.³

Contudo, segundo R.G. Collingwood, foi somente no século XVIII que a visão moderna de natureza começou a tomar forma a partir de estudos sistematizados, como a *Encyclopedie* de D’Alembert e Diderot na segunda metade do século XVIII (1751-1765), os estudos de Lamarck nas chamadas ciências naturais, intitulados: *Philosophie zoologique: Exposition des considérations relatives à l’histoire naturelle des animaux* (1809) e, posteriormente, as contribuições de Darwin, no século XIX. Nas palavras do autor:

O pensamento moderno [...] dominado pela idéia de progresso ou evolução, [...] considera o mundo da natureza como um segundo mundo de progresso em que nada é repetido [...] A mudança é, no fundo, progressiva. As mudanças que parecem ser cíclicas, na realidade não o são. [...] o que foi considerado um movimento de rotação ou circular é na verdade um movimento em espiral, um movimento em que o raio está constantemente a mudar [...].⁴

Franklin L. Baumer concordou com Collingwood quando afirmou que a ideia de natureza evolucionista abriu novas perspectivas para o homem, remeteu-o à sua origem animal, culminou em conflitos mais complexos entre a ciência e a teologia, bem como possibilitou distorções como o desenvolvimento de teorias favoráveis à “lei” da supremacia do mais forte na vida social e orgânica.⁵

Inserida no contexto da racionalidade do século XVIII, a urbanística acompanhou as mudanças e se desenvolveu propondo sistematizar a malha urbana

² Ibid. p. 65.

* Aqui a o termo natureza refere-se ao ambiente *in natura*, o qual não sofreu intervenção antrópica. Contudo, quando tratamos da natureza no meio urbano, estamos nos referindo à natureza humanizada, ou seja, a natureza alterada pelo homem.

³ COLLINGWOOD, R.G. **A Idéia de Natureza**. Lisboa: Editorial Presença, s.d. p. 20-15

⁴ Ibid. p. 25.

⁵ BAUMER, Franklin L. **O pensamento europeu moderno Volume II Séculos XIX e XX**. Lisboa: Edições 70. 1990, p. 99.

de acordo com os preceitos técnicos e estilísticos vigentes, adequando racionalmente a cidade às demandas sociais, políticas e econômicas em constante transformação. Concomitantemente, a natureza foi humanizada e idealizada por segmentos sociais contrários ao mecanicismo. Para eles, os “românticos”, Deus estava na natureza e esta era o local no qual o homem poderia aproximar-se do divino. Destacam-se os filósofos Rousseau e Schelling, o poeta Goethe e o pintor paisagista inglês John Constable, como expoentes dessa corrente de pensamento. Segundo afirmou Giulio Argan:

Já nos meados do século XVIII o termo romântico é empregado como equivalente de pitoresco e referido à jardinagem, isto é, a uma arte que não imita nem representa, mas, em consonância com as teses iluministas, opera diretamente sobre a natureza, modificando-a corrigindo-a, adaptando-a aos sentimentos humanos e às oportunidades de vida social [...].⁶

Ao contrário do pitoresco, no qual a natureza era vista como acolhedora e propícia às sociabilidades, no sublime – outra estética do século XVIII –, ela era hostil e ameaçadora, induzindo a sensação de impotência e solidão, como se pode perceber na obra *Der Wanderer über dem Nebelmeer** de Caspar David Friedrich.

Embora a presente pesquisa objetive a análise da paisagem *urbana*, compreendemos que a técnica do pitoresco desenvolvida pelos artistas orientou as emoções e percepções de mundo daqueles que observaram suas obras paisagísticas, bem como as técnicas das construções de jardins condicionaram a inserção da natureza e a relação dos homens com ela na paisagem* urbana.

⁶ ARGAN, Giulio. Clássico e Romântico. In: **Arte Moderna**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p.12

* “O andarilho sobre o mar de névoa” Tradução livre.

* Compreendemos que os conceitos de paisagem variam. Para alguns conceitos do termo ver: MONTEIRO, Patrícia Menezes Maya. A paisagem como lugar: o perfil das montanhas do Rio de Janeiro. In: ANDRADE, Rubens Oliveira de; TERRA, Carlos Gonçalves (orgs). **Coleção Paisagens Culturais**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008. p. 45-50, que define que o termo vem do original francês *paysage*, ou seja, diz respeito tanto às intervenções humanas em um território, quanto ao próprio conjunto do território enquanto terra, país (*pays*); GOENAGA, Maria Victoria. La obra humana en la cultura de paisaje. In: ANDRADE, Rubens Oliveira de; TERRA, Carlos Gonçalves (orgs). **Coleção Paisagens Culturais**. op. cit.. p. 211-219. que conceitua a paisagem como a relação entre cultura e natureza, diferenciando-a de meio ambiente, pois esse remete somente a aspectos concretos do meio físico. Goenaga cita Augustin Berque, que segundo a autora, considera que a paisagem não trata somente do material, mas também do simbólico, ou ainda, de sentidos que através de símbolos estabelecem um vínculo entre matéria e espírito; e também MADERUELO, J. (org.) **Paisaje y arte**. Madri: Abada, CDAN, 2007. Não paginado, o qual concebe a origem do termo paisagem no âmbito da

Figura 1 - John Constable Salisbury Cathedral, from the Bishop's Grounds, 1823.



Figura 2 - David Friedrich Der Wanderer über dem Nebelmeer, 1818.



Figura 1

Fonte:<<http://collections.vam.ac.uk/item/O56227/oil-painting-salisbury-cathedral-from-the-bishops/>> (Victoria and Albert Museum, London, England).

Figura 2

Fonte:<http://www.paintgallery.de/caspar_david_friedrich/der_wanderer_ueber_dem_nebelmeer.htm> (Hamburger Kunsthalle, Hamburg, Deutschland).

Nesse sentido, sem pretendermos aqui uma análise técnica e estética mais profunda, as obras acima podem sugerir um contraste em função da diferença na percepção da natureza. Na primeira, as árvores formam um arco que protege a passagem do casal, bem como aos animais que bebem a água do lago. Em meio ao arco destaca-se a catedral, sugerindo uma integração entre Deus, natureza e homem, na qual o último ocupa uma posição de menos destaque, visto que a dimensão das figuras humanas contrasta-se em relação à das árvores e a do templo e se posiciona no canto do quadro. Na outra obra, o homem observa sozinho a amplitude da paisagem e, mesmo que esteja posicionado acima da cadeia de montanhas, a vista adquire tons misteriosos na medida em que está comprometida pela névoa, a qual dificulta o conhecimento humano em relação ao que o cerca.

Até a segunda metade do século XIX, o homem manteve-se otimista, sobretudo em relação à sua condição calcada no desenvolvimento científico, na razão e na justiça, utilizando-os na criação de um novo mundo. Contudo, com a

arte, na medida em que para o autor a paisagem não está na natureza nem no território, mas no olhar.

aproximação do *Fin-de-Siècle* esta falsa unidade passou a apresentar contradições que, por sua vez, foram acirradas pelo ceticismo anunciado pela morte de Deus, refletida entre outros, pelo filósofo alemão Friedrich Nietzsche. Nesse sentido, inaugurou-se um período de profunda subjetividade e individualismo, que valorizou a experiência, o irracional, os sonhos e, conseqüentemente, possibilitou o advento dos estudos da psicanálise, das vanguardas artísticas e de novas dinâmicas sociais.

O século XIX, pautado pelo desenvolvimento iniciado na primeira fase da Revolução Industrial na segunda metade do século XVIII, transformou as cidades e a sociedade na medida em que intensificou o êxodo rural aos grandes centros, a implementação de vias de escoamento de produção, o adensamento de edificações e as complicações relacionadas à qualidade de vida da população que habitava junto às fábricas.

Não menos impactantes foram os benefícios trazidos pelo desenvolvimento químico, elétrico e tecnológico do mesmo período, tais como maior desenvolvimento da química orgânica, o advento da luz elétrica e da utilização do petróleo, o motor a vapor, o aprimoramento do sistema de comunicação, entre outros avanços que facilitaram e aceleraram a vida de muitos, além de conectarem o mundo de maneira mais ampla, através de navios e estradas de ferro, as quais levavam pessoas e inúmeras mercadorias de diferentes origens para muitos destinos.

Portanto, desde o século XVIII o homem passou gradativamente a exercer seu poder de alteração do meio natural, tendo em vista que a natureza já não era divinizada, mas sim determinada pelos novos conhecimentos. Sobre as relações estabelecidas com o meio a fim de construir um sítio habitado e fluído, Robert Ezra Park afirma que a cidade moderna cresceu em função das trocas comerciais, e que as especificidades do terreno foram fatores influentes na estruturação da malha urbana. Em suas palavras: “A geografia física, as vantagens e desvantagens naturais, inclusive meios de transporte, determinam com antecedência o esboço geral da planta urbana.”⁷ Nesse sentido, a relevância do diálogo entre o homem e o meio natural no qual habitava se expressou no planejamento da cidade.

⁷ PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otavio Guillerme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara. 1987. p. 30.

2.1.1 Porto Alegre e o Guaíba: condicionantes da estruturação urbana

No século XVIII, a distribuição dos assentamentos, vilas e cidades registrou alterações no território brasileiro, em grande parte devido à penetração mais intensa do território nacional pelos bandeirantes, pelo advento da extração de ouro, bem como o aumento do contingente populacional relacionado ao processo de migração da Metrópole para a Colônia e, também, em razão das disputas territoriais nas zonas de fronteira com o Império Espanhol. Nesse sentido, o ciclo do ouro contribuiu para o crescimento urbano e condicionou significativamente o planejamento das cidades que, em razão desse contexto, aumentaram as ofertas de trabalhos diretos ou indiretos. No século XVIII a capital do Império transferiu-se para o Rio de Janeiro, pela proximidade com o comércio vindo da região aurífera, levando, conseqüentemente, os centros urbanos a adquirem maior complexidade social, econômica e política.

No caso de Porto Alegre, embora tenha sido um pequeno núcleo no século XVIII, o local se destacou pela situação geográfica privilegiada em relação às águas, no sentido da navegabilidade, bem como pela herança pesqueira dos açorianos colonizadores. Além disso, o Guaíba propiciou, na primeira metade do século XX, a formação de balneários como, por exemplo, Tristeza, Pedra Redonda, Assunção, Ipanema e outros, que se transformaram em locais de veraneio para a população do centro da cidade. Tal fator substituiu gradativamente o Caminho Novo (atual Rua Voluntários da Pátria) e a Praça da Alfândega, que possuíam casas de banho, bem como locais de prática de esportes tais como regatas e natação.

Nesse sentido, o Guaíba constituiu-se como um dos pilares no processo de transformações urbanas vinculadas à relação entre o homem e a natureza na cidade de Porto Alegre, na medida em que se estabeleceu como principal fonte de abastecimento, logística comercial, estratégia militar*, lazer e prática de esportes.

* O sítio de Porto Alegre destacou-se aos interesses políticos portugueses na disputa pela região da Bacia Platina.

No caso do lazer relacionado às águas, Maria Teresinha Marques analisa a participação dos vapores da Companhia Arnt na Festa de Navegantes, levando pelo Guaíba os devotos e trazendo-os a Porto Alegre para o prestígio das festividades.⁸

No entanto, mesmo que as atividades de lazer tenham tido espaço no Guaíba, a vocação comercial era prioritária e de forma ainda mais enfática com a chegada dos imigrantes, como atestaram Célia F. de Souza e Dóris Maria Muller:

[...] pois os rios ao longo dos quais se instalou a nova economia trazem naturalmente a produção e são as vias [...] que em melhores condições respondem as necessidades de intercâmbio. Estabeleceu-se assim sob o comando do porto de Porto Alegre e seus comerciantes, a coleta de produção, sua exportação, bem como a importação dos bens requeridos pelas novas populações e sua vida econômica e social.⁹

A partir da metade do século XIX, a produção agrícola das colônias passou a ser exportada para fora do Estado, e Porto Alegre cumpriu o papel de escoá-la, dando novo fôlego ao comércio da cidade.

Outro aspecto deste relacionamento, contudo, aponta para o fato de que as áreas situadas às margens do Guaíba também serviram para práticas que comprometiam a salubridade da água e a higiene da população. O despejo de resíduos, a localização de matadouros e a lavagem de roupas nas áreas de coleta contaminavam o Guaíba de tal forma que, na ocasião de uma cheia, doenças contagiosas se espalhavam e infectavam inúmeras pessoas.¹⁰

⁸ MARQUES, Maria Teresinha Furlanetto. **Navegar era preciso, ainda é?** A companhia de navegação Arnt e o Vale do Taquari. 1999. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999, p. 85.

⁹ SOUZA, Célia Ferraz de. e MULLER, Dória Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, p. 58.

¹⁰ Conforme Telmo Cardoso Costa, na obra **Pequena história da limpeza pública de Porto Alegre**, a preocupação em relação à contaminação das águas do litoral norte crescia, mas as práticas de despejo de matéria fecal seguiam sendo feitas pelos cabungos ou cubos, recipientes que acumulavam detritos ao longo da semana e ao final dessa eram levados e seu conteúdo despejado nas águas do Guaíba. Em 1878, a Câmara já determinava que o despejo fosse feito em águas afastadas em três locais distintos, o primeiro ao lado da antiga Cadeia Civil, o outro na Rua Voluntários da Pátria e o terceiro na Ponta do Dionísio, localizado na zona sul de Porto Alegre, onde atualmente encontra-se a Vila Assunção.

Somente em 1920 a cidade passou a por em prática a limpeza do litoral através de impostos cobrados de todos os tipos de embarcações que aportavam no cais do porto. No ano de 1936, uma lancha passou a ser utilizada para o despejo dos cabungos no canal do Guaíba, nas proximidades da praia de Itapuã, que, na época, por se tratar de um lugar considerado extremamente afastado da cidade, pareceu uma solução de êxito.

Além da insalubridade e proliferação de doenças, outra ameaça também se fez presente: os eventuais transbordamentos das águas. Desde 1859, quando o primeiro aterramento considerável foi feito, destinado ao Mercado Público, a cidade seguiu invadindo espaço do Guaíba para efetuar seu crescimento. Contudo, houve ocasiões nas quais o rio tomou lugar na cidade e, mesmo que por períodos de tempo limitados, gerou ônus e flagelos suficientemente consideráveis para que a questão fosse vista com gravidade. Segundo afirmação de Ana Regina Soster:

[...] Porto Alegre, é área de transição climática [...] favorecendo uma distribuição pluviométrica bastante homogênea ao longo do ano. Esse modelo pluviométrico contribui não só para um percentual de umidade bastante grande, mas também para o abastecimento das nascentes e os subsequentes processos erosivos na região.¹¹

Assim, foram muitas as relações estabelecidas entre Porto Alegre e o Guaíba, as quais condicionaram o desenvolvimento da cidade e continuam a pesar nas políticas urbanas. Nesse sentido, a dinâmica que se estabeleceu entre a cidade e seu entorno natural condicionou a estruturação da malha urbana através dos projetos executados pela administração pública.

Como atesta Maria Regina Paradedda, a cidade enquanto símbolo da modernidade mediou a relação entre o homem e a natureza através de uma artificialidade, recriando espaços naturais humanizados no meio urbano. Assim, o “espaço criado pelo homem moderno é cada vez mais culturalizado e tecnificado, onde ele deixa de ter contato com a natureza e tenta recriá-la, de modo artificial através de áreas verdes urbanas.”¹²

A partir da Revolução Industrial, mais especificamente após a segunda fase (iniciada em 1850), os responsáveis pelo planejamento das cidades defrontaram-se com a necessidade de alterações mais complexas na morfologia do tecido urbano. A fisionomia dos principais centros industriais havia se alterado expressivamente em

¹¹ SOSTER, Ana Regina de Moraes. **Porto Alegre: A cidade se reconfigura com as transformações dos bairros.** Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciência Humanas. Porto Alegre, 2001, p. 19-20.

¹² PARADEDDA, Maria Regina Matos. **Arquitetura da Paisagem e Modernidade: um estudo sobre representações e memória das praças de Pelotas 1860-1930.** 2003. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003, p. 53.

função da poluição das fábricas, do contingente populacional cada vez maior e da falta de áreas verdes e de lazer.

Em função das modificações citadinas, o afastamento do homem em relação ao campo, intensificado desde o final do século XVIII, proporcionou a popularização de um processo de idealização da vida campestre expressado em correntes filosóficas, gêneros literários*, estéticas artísticas e projetos urbanos. Todos, em certa medida, buscavam resgatar o convívio com a natureza mediante visões alteradas e, no caso das cidades, condicionados por contingências sociais e econômicas.

2.2 A IDEALIZAÇÃO DA NATUREZA E A RELAÇÃO COM A CIDADE

Como afirmou Arnold Hauser, o bucolismo não pode ser associado somente às transformações resultantes da Revolução Industrial, ainda que a melhora da qualidade da vida citadina tenha se tornado mais reivindicada principalmente em função dos malefícios causados pelo acúmulo de fuligem provenientes da fumaça expelida pelas indústrias, da aglomeração de pessoas nos quarteirões das fábricas em situação insalubre e do excesso de construções que não deixavam espaço para a inserção de áreas verdes.

Nesse sentido, Hauser historicizou a idealização da vida campestre desde o helenismo, passando pelo Império Romano, no qual a lenda de Idade de Ouro foi associada com a idéia pastoril, posteriormente pelo período de relativa decadência do gênero na Idade Média – em função da desestruturação das cidades – e, nos séculos XVIII e XIX, quando o gênero se popularizou de maneira mais ampla através da sociedade de corte e a ascensão burguesa e da Revolução Industrial. A diferença, na perspectiva do autor, entre as idealizações anteriores e o bucolismo popularizado pela sociedade francesa do século XVIII é que o último descreveu os pastores e pastoras carregados dos aparatos dessa sociedade de corte: vestuário

* Sobre os gêneros, ver o lírico Idílio e o poético Écloga (escritos bucólicos, pastoris cultuados no Renascimento - século XVI, e no Arcadismo - século XVIII).

requintado e linguagem sofisticada. Contudo, no ideal de mundo bucólico percebeu-se, sobretudo, a ambientação natural e o afastamento da vida na cidade.¹³

Nesse sentido, o autor relacionou o século XVIII e o advento de uma estética mais subjetiva, a qual possibilitou transformações profundas na sociedade do período. Segundo Hauser, a vigência quase ininterrupta da arte palaciana renascentista – de caráter mais cerimonioso e solene –, passou a declinar concomitantemente ao surgimento de uma arte mais delicada, sensual e íntima.¹⁴ Todavia, Hauser apontou a Holanda como exceção à tendência européia, na medida em que, já no século XVII, desenvolveu uma arte que não priorizou as cenas cavaleirescas, religiosas e mitológicas, mas sim cenas cotidianas e subjetivas.

De fato, foi no século XVIII que o bucolismo atingiu seu ápice, muito relacionado às transformações políticas e econômicas. Após a morte de Luis XIV, em 1715, o regente Felipe de Orléans favoreceu as iniciativas individuais na esfera econômica, simultaneamente ao fortalecimento político e social da aristocracia (consagrada pelo Rei Sol), e com isso propiciou às camadas mais beneficiadas um ambiente no qual a subjetividade era valorizada bem como o era o refinamento cortês.

No caso do Brasil, segundo Sergius Gonzaga, a importância do Arcadismo (de apelo bucólico) enquanto movimento literário não respondeu a uma maior sofisticação de cunho acadêmico local, afinal a maior parte dos poetas do período tiveram formação no exterior, no caso, em Coimbra. Ainda assim, o autor apontou o advento do ciclo do ouro como um dos fatores desencadeadores do desenvolvimento econômico e social nas cidades da região e, conseqüentemente, na constituição de uma rede de práticas sociais mais intelectualizadas, unificada pela literatura. Gonzaga afirmou que no Brasil, até o século XVIII, os leitores constituíam grupos instáveis e fragmentados, e que, portanto, a validade do Arcadismo brasileiro associado às transformações político econômico social “consiste num dado sociológico estabelecido a partir (de) um público leitor permanente e regular.”¹⁵

¹³ HAUSER, Arnold. **História Social da Arte e da Literatura**. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 511-512.

¹⁴ Ibid. p. 497.

¹⁵ GONZAGA, Sergius. **Manual de Literatura Brasileira**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1998. p. 27.

Maria Luiza M. Abaurre e Marcela Pontara também apontaram nesse sentido, ao relacionarem o aumento do público leitor brasileiro com o desenvolvimento das cidades que fizeram parte do ciclo do ouro, em especial no Estado de Minas Gerais. Tais centros urbanos reuniram comerciantes, mercadores, artistas e políticos, entre outros, os quais complexificaram a urbanização e proporcionaram maior riqueza cultural e econômica. Tomás Antônio Gonzaga e Cláudio Manuel da Costa, ambos moradores de Minas Gerais, (Vila Rica e Mariana, respectivamente), foram dois dos expoentes do Arcadismo brasileiro. A interação bucólica entre homem e natureza se expressou nos poemas de Gonzaga, como o que segue:

Enquanto pasta alegre o manso gado,
 Minha bela Marília, nos sentemos
 À sombra deste cedro levantado.
 Um pouco meditemos
 Na regular beleza,
 Que em tudo quanto vive nos descobre
 A sábia natureza.¹⁶

Assim como nos versos de Cláudio Manuel da Costa:

Não vês nas tuas margens o sombrio,
 Fresco assento de um álamo copado;
 Não vês Ninfa cantar, pastar o gado,
 Na tarde clara do calmoso estio.¹⁷

Assim, a arte, embora não sirva em termos absolutos ao intuito simplista de retratar as ideologias de uma sociedade, pode ser pensada como um demonstrativo técnico e sensível das alterações de um período. No caso das artes plásticas, temos em Watteau a expressão plástica da idealização bucólica expressada em suaves tons pastéis, nas cenas de galanteios e deleite em meio à natureza.

¹⁶ GONZAGA, Tomás Antônio *apud* ABAURRE, Maria Luiza M. e PONTARA, Marcela. **Literatura Brasileira**: tempos, leitores e leituras. São Paulo: Moderna, 2005, p. 191.

¹⁷ COSTA, Cláudio Manuel da. *apud* Id. *Ibid.* p.194.

Figura 3 - Antoine Watteau *Pélerinage à l'île de Cythère*, 1717.



Fonte: <<http://www.larousse.fr/encyclopedie/oeuvre/Cyth%C3%A8re/115392>>

(Musée du Louvre, Paris, France).

Hauser foi além e apontou a ambiguidade denunciante na obra de Watteau.

Em suas palavras:

A profundidade de sua arte deve-se à ambivalência de seu relacionamento com o mundo, à expressão tanto da promessa quanto da inadequação da vida [...] caráter utópico e remoto da verdadeira felicidade. Apesar do prazer sensorial e da beleza [...] a pintura de Watteau está impregnada de melancolia. Em todas as suas telas, ele descreve uma sociedade ameaçada pela natureza irrealizável de seus desejos.¹⁸

Sobre as tensões contraditórias presentes nessa sociedade, a qual passou por um complexo processo de sofisticação de ordem política e subjetiva, Norbert Elias apontou que, anteriormente ao processo de industrialização e do amplo desenvolvimento das cidades, a transformação da nobreza rural em nobreza de corte já apresentava fenômenos de contradição entre cidade *versus* campo.

Elias avançou afirmando que a visão onírica e nostálgica de um passado mais livre e natural não pertenceu somente às camadas sociais mais elevadas. Mesmo que tenha iniciado pela nobreza do campo, ao se ver tendo que responder às demandas políticas e sociais mais refinadas quando transferida para a corte durante

¹⁸ Ibid. p. 511.

o processo de centralização do poder, também os camponeses idealizaram sua vida em meio à natureza a partir do desenvolvimento da indústria manufatureira, que monopolizou as alternativas de trabalho das camadas menos favorecidas economicamente e empurrou-os para a cidade industrial e para os seus já mencionados problemas. Assim, a vida no campo surgiu como a visão de uma existência menos condicionada às pressões e obrigações hierárquicas tão presentes na corte e na cidade.¹⁹

Desse modo, a natureza inserida no espaço urbano do período respondeu às dinâmicas sociais estabelecidas. Para Elias, o caráter antinatural, portanto racionalmente projetado do jardim francês sugeriu as artificialidades das relações de corte:

O gosto do rei exige que as árvores e as plantas do seu jardim estejam dispostas em grupos regulares e fáceis de abarcar com o olhar, tal como os cortesãos durante o cerimonial cortês. As copas das árvores e os ramos dos arbustos devem ser talhados de forma a apagar quaisquer vestígios de um crescimento desordenado e selvagem. As áleas e os patamares floridos devem refletir a mesma elegância e a mesma clareza das construções régias. [...] na magnificência e nas dimensões das construções e dos jardins que serviam – independentemente da sua utilidade prática – para a auto representação do poder real [...].²⁰

¹⁹ ELIAS, Norbert. **A Sociedade de corte**. Lisboa: Editorial Estampa, 1987, p. 183-184.

²⁰ Ibid. p. 195-196.

Figura 4 – Jardim francês. André Le Notre L’Allée d’Eau.



Fonte: <<http://www.chateauversailles.fr/decouvrir-domaine/jardins/la-nature-disciplinee/les-allees>> (Château de Versailles, Versailles, France)

Desta forma, pode-se perceber a estreita relação entre a execução de projetos paisagísticos e urbanos e os ideais e as relações estabelecidas em determinado período. Hauser apontou na mesma direção ao relatar o quanto as contradições entre meio natural e meio artificial foram expressas nas disposições das paisagens dos jardins. A heterogeneidade da visão de natureza do século XVIII foi demonstrada, no jardim inglês por exemplo, na composição de vegetações perfeitamente naturais juntamente a elementos marcadamente artificiais, tais como grutas, espelhos d’água, ilhas, pontes e ruínas.²¹ Para o autor, “no século XVIII, o amor à natureza reveste-se de um caráter mais moral do que estético [...] somente no século XIX se chega a uma abordagem da natureza mais direta e mais isenta de preconceitos.”²²

²¹ HAUSER, Arnold. op. cit. p. 502.

²² Ibid. p. 561.

Figura 5 – Jardim inglês. Henry Hoare II Stourhead Garden, 1740.



Fonte: <<http://stourheadgarden.blogspot.com/>> (Stourton, England).

Para Elias, o bucolismo deveu sua intensidade ao gradual processo de desruralização e formação dos grandes centros urbanos, afinal, para o camponês, a natureza era algo dado e presente em seu cotidiano, não haveria porque sentir-se nostálgico em relação à ela. Foi no afastamento em relação ao campo que a natureza passou a ser vista de forma irreal e mais tarde, no século XIX, como objeto de conhecimento.²³

Sobre a idealização do campo, Keith Thomas afirmou que este “oferecia uma fuga dos vícios e afetações urbanas, um descanso para as tensões dos negócios e um refúgio contra a sujeira, a fumaça e ruído da cidade.”²⁴

Assim, muitas famílias da nobreza desenvolveram o hábito de estabelecerem-se por determinados períodos em suas casas de campo. Cabe ressaltar que, ainda que o hábito de viver parte do ano no campo tenha sido uma prática muito difundida pela aristocracia europeia a partir do século XVI, tais casas – assim como a vida dos pastores e pastoras do ideal arcádico do século XVIII –, em nada se assemelhavam às condições camponesas e suas típicas cabanas rurais. As mansões campestres

²³ ELIAS, Norbert. op. cit. p. 198-209.

²⁴ THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 1500-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 294.

utilizadas para a estadia durante o verão remetiam diretamente à civilização urbana em meio ao ambiente do campo.²⁵

Os cortesãos não somente retiravam-se para suas casas de campo como também, quando na cidade, estabeleciam-se em residências bastante particulares seguindo os moldes da antiga *gentilhommière**, nas quais o jardim substituía o verde dos prados. Para Elias, “seria possível transferir estas casas para o campo sem lhes fazer grandes alterações. O seu proprietário só pertence ao tecido urbano enquanto consumidor [...] A influência da cidade só transparece no refinamento das necessidades de consumo, naquilo a que se chama o “luxo” dessa sociedade.”²⁶

Nesse sentido, Thomas afirmou que o prazer pela estada no campo se desenvolveu paralelamente ao desenvolvimento da cidade, em suas palavras: “a cidade mais bela seria a de maior aparência rural; e a desruralização das cidades levou a uma crescente insatisfação com o ambiente urbano. Esse antigo ideário pastoral sobreviveu moderno mundo industrial adentro.”²⁷

Ou seja, em meio ao crescimento acelerado da cidade e do processo de desruralização, o homem passou a idealizar o espaço da natureza, onde supunha não haver tensões.

2.3 A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA MODERNA

O desenvolvimento das dinâmicas industriais trouxe consequências práticas no planejamento das cidades, tais como as citadas por Leonardo Benevolo:

O aumento da população, devido à diminuição do índice de mortalidade [...] O aumento dos bens e dos serviços produzidos pela agricultura, pela indústria e pelas atividades terciárias, por efeito do progresso tecnológico e do desenvolvimento econômico. [...] A redistribuição dos habitantes no território, em consequência do aumento demográfico e das transformações da produção. [...] O desenvolvimento dos meios de comunicação: as estradas de pedágio

²⁵ Ibid. p. 295.

* Antigas residências rurais de fidalgos. Cf: ELIAS, Norbert. op. cit. p. 22.

²⁶ ELIAS, Norbert. op. cit. p. 23.

²⁷ KEITH, Thomas. op. cit. p. 301.

[...] os canais navegáveis [...] as estradas de ferro [...] os navios a vapor [...].²⁸

Para o autor, esse contexto alterou o ritmo de vida da população urbana ao inserir velocidade às práticas cotidianas. Facilidades e melhorias em relação à saúde e ao deslocamento dos habitantes tornaram-se comuns ao dia-a-dia da população que, por sua vez, embarcou nessa aceleração constante. Entretanto, a urbanização veloz e não regulamentada do período acarretou complicações à cidade como um todo: o núcleo urbano expandiu e as novas áreas surgidas desse processo aumentavam cada vez mais de tamanho, passando a constituir as periferias. Em sua grande maioria, as zonas periféricas eram formadas por bairros distanciados das áreas verdes (localizadas na parte central da cidade) e, mais próximas das fábricas, dos trilhos do trem e de toda poluição visual e sonora que isso implicava.²⁹

Benevolo reconheceu a liberdade alcançada pelo crescimento da economia industrial, contudo enfatizou que isso não foi suficiente para encontrar meios de regular a malha urbana e que não só os segmentos menos favorecidos foram afetados, mas toda a população, incluindo as elites. Os inconvenientes da cidade industrial (aglomeração urbana, poluição, insalubridade) afetaram a ampla maioria dos cidadãos, ainda que a uns mais e a outros menos, assim como condicionaram o planejamento urbano.³⁰

A partir da segunda metade do século XIX surgiu um novo modelo de cidade que pretendeu solucionar as questões desencadeadas pela industrialização acelerada e conter a liberdade privada que ditava as regras. Dessa nova urbanização nasceu a cidade pós-liberal. Esse modelo respondeu a uma maior sincronia entre diferentes setores da sociedade. Proprietários e empresários

²⁸ BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2003. p. 551 – 552.

²⁹ Ibid. p. 565-566.

³⁰ Ibid. p. 567. Como atesta Michel Foucault, na metade do século XVIII a circulação foi pensada visando sanar as zonas de foco e disseminação de epidemias resultantes da precária organização do espaço urbano, no qual residências e áreas de abastecimento localizavam-se próximas aos locais de risco, tais como aos terrenos onde os mortos eram enterrados. Nesse sentido, a circulação do ar e da água tornaram-se preocupações urbanas, e passaram a alterar a distribuição dos lotes da cidade, bem como ocasionaram o alargamento de ruas, objetivando a criação de áreas mais arejadas e, portanto, saudáveis. Sobre o tema, ver: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2004.

passaram a ser regulados pela administração que, por sua vez, executava as obras e interferia na liberdade dos grupos envolvidos.³¹

Inseridas nesse contexto estão as reformas pensadas e executadas pelo barão Haussmann na Paris de Napoleão III. As transformações propostas por Haussmann, amparadas pelos extensos poderes de Napoleão III, foram possíveis também em função da alta qualificação dos técnicos envolvidos e das leis urbanas parisienses, avançadas para época. Assim, Paris tornou-se naquele momento um modelo de cidade pós-liberal a ser seguido pelas cidades do século XIX.

Por outro lado, as diferentes e numerosas alterações na capital francesa acarretaram muitas críticas para os que não aprovaram o novo modelo urbano, segundo Benevolo:

Haussmann procura enobrecer o novo ambiente urbano com os instrumentos urbanísticos tradicionais [...] Mas a enorme extensão dos novos espaços e o trânsito que os estorva impede de percebê-los como ambientes em perspectiva: os vários espaços perdem sua individualidade e fluem uns nos outros; as fachadas das casas se tornam um fundo genérico, ao passo que os aprestos das ruas que são vistos em primeiro plano – os faróis, os bancos de jardim, as edículas, as árvores – se tornam mais importantes; o fluxo dos pedestres e dos veículos, que muda continuamente, transforma a cidade num espetáculo sempre mutável.³²

E segue, analisando a questão das ruas, nas quais se ensaiou uma nova maneira de perceber a paisagem e os passantes:

[...] há a “calçada”, a “via pública”, onde cada um se mistura necessariamente com todos os outros e não mais é reconhecido. Todas as diversidades e as excentricidades dos indivíduos e dos grupos podem ser cultivadas no labirinto dos ambientes internos, ao passo que se perdem ao sair para a rua, onde uma multidão de pessoas se encontram e se ignoram entre si.³³

Entretanto, embora a Paris de Haussmann tenha sido bastante criticada, a população incorporou ao seu cotidiano os novos hábitos sugeridos pelas ruas da cidade, conforme atestou Teresa Pires do Rio Caldeira. Para a autora,

³¹ Ibid. p. 573.

³² Ibid. p. 595.

³³ Idem.

A transformação de Paris promovida pelo Estado sob o comando de Haussmann foi duramente criticada tanto por cidadãos quanto por analistas, mas ninguém nega que os novos bulevares foram rapidamente apropriados por um enorme número de pessoas ansiosas para aproveitar tanto a vida pública nas ruas, protegidas pelo anonimato, quanto as possibilidades de consumo que vieram com ela.³⁴

O modelo parisiense se expandiu pela Europa e também para as cidades ao redor do mundo através do neocolonialismo da época, o qual exportou distintas formas de planejar o espaço urbano. Assim, nas cidades americanas foi empregado o chamado modelo “tabuleiro de xadrez”, o qual organizava a malha urbana na forma de uma retícula. Na medida em que as cidades na América se expandiam, o tabuleiro manteve-se até certo ponto somente na região central, pois as periferias cresceram fora do rígido padrão estrutural.³⁵

A virada do século XIX para o XX também foi marcada por outro modelo urbanístico que buscou solucionar a questão cidade *versus* campo. Em 1898, o teórico inglês Ebenezer Howard (1850-1928) propôs o conceito de *cidade-jardim* a partir da constatação dos problemas do êxodo rural. Em tese, a *cidade jardim* uniria aspectos da cidade (empregos, sociabilidade e oportunidades), com aspectos característicos do campo (contato com a natureza, produção de alimentos e ar mais saudável). A cidade proposta por Howard funcionaria como um ímã, atraindo as pessoas pelos fatores positivos de ambos locais, ou seja, uma terceira alternativa conjugando cidade e campo.

Segundo Paradedda, a teoria Howardiana revelou-se utópica na medida em que o controle dimensional e a auto-suficiência mostraram-se difíceis de serem alcançados na cidade jardim modelo de Letchworth, em 1904. Ainda assim, o modelo de Howard influenciou o urbanismo do século XX especialmente na construção dos subúrbios, integrando arquitetura e paisagem. Segundo a autora:

A valorização do modelo urbanístico que integrava a natureza e o crescimento da cidade urbana foi enorme no século XX. Em Porto Alegre, temos, no começo do século XX, o Bairro Assunção, que foi

³⁴ CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**. São Paulo: EDUSP, 2003. p. 303.

³⁵ BENEVOLO, Leonardo. op.cit. p. 607.

planejado como um bairro-jardim, como também, o Jardim América em São Paulo. Belo Horizonte foi uma cidade-jardim.³⁶

Salienta-se a congruência entre os modelos urbanísticos propostos em nível internacional e as políticas urbanas no Brasil, afinal, nas primeiras décadas do século XX, período em que a proposta da cidade jardim estava sendo aplicada na Inglaterra, uma série de bairros em Porto Alegre serviram de local para similar experimentação.³⁷

O deslocamento progressivo pela malha urbana acentuado na primeira metade do século XX acompanhou a advento das aberturas de avenidas e ruas, o que contribuiu para uma circulação urbana mais livre, regulou os espaços públicos e inaugurou novas práticas cotidianas, bem como proporcionou simultaneamente a expansão da área urbana para além dos limites centrais. A velocidade, o deslocamento e a fluidez passaram a ser prioridades na cidade moderna. Desta forma, o crescimento das grandes cidades e o deslocamento constante nelas observado estão intimamente ligados, como afirma Louis Wirth:

Da mesma forma como o início da civilização ocidental é assinalado pela fixação permanente de povos anteriormente nômades na bacia do Mediterrâneo, assim também o início do que pode ser considerado marcadamente moderno em nossa civilização é caracterizado pelo crescimento das grandes cidades. [...] Os desenvolvimentos tecnológicos no transporte e na comunicação, que virtualmente assinalam uma nova época na história humana, acentuaram o papel das cidades como elementos dominantes na nossa civilização e estenderam enormemente o modo de vida urbano para além dos limites da própria cidade.³⁸

³⁶ PARADEDA, Maria Regina. op. cit. p. 62. No Brasil, o bairro Jardim América, no Estado de São Paulo foi concebido pelos urbanistas ingleses Barry Parker (1867-1947) e Raymond Unwin (1863-1940) sob os preceitos da cidade jardim – ambos trabalharam com Howard na implementação da cidade jardim de Letchworth.

³⁷ Cf Célia Ferraz de Souza: “Com relação aos bairros projetados [...] têm um traço do urbanismo da cidade-jardim. Nas décadas de 30/40, quando Porto Alegre se vê na contingência de expandir o seu crescimento físico espacial, surgem na cidade uma série de bairros-jardins, como a vila Balneária Nova Belém (data de aprovação na prefeitura – 1927), vila Cristo Redentor (1930), balneário de Ipanema (1931), vila Conceição (1940), vila Chácara das Pedras (1931), vila Assunção (1938), vila jardim (1931/42), vila Floresta (1938), avenida Bastian (1937) e a vila do IAPI (1944). SOUZA, Célia Ferraz de. Trajetórias do urbanismo em Porto Alegre, 1900-1954, p. 83-101. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

³⁸ WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987, p. 90-93.

Hauser percebeu a importância progressiva da aceleração na cidade do final do século XIX ao XX, relacionando a estética artística impressionista e o entendimento de Bergson acerca do tempo e da velocidade. De modo que, para ele, o “pensamento impressionista encontra a expressão mais pura na filosofia de Bergson, sobretudo em sua interpretação do tempo – o veículo que constitui o elemento vital do impressionismo. A natureza ímpar do momento, que nunca existiu antes e nunca se repetirá, foi a experiência básica do século XIX [...]”³⁹

A partir dos anos 1920, as diversas experiências técnicas, administrativas e artísticas formaram os conceitos da urbanização moderna. A pintura deixou de buscar representar o mundo estabelecido e assim proporcionou uma projeção menos tradicional – ainda que ligada às técnicas objetivas –, a correspondência entre imagem e realidade foi questionada. Arquitetos tampouco queriam optar entre modelos já consagrados e, assim como a arte, a arquitetura buscou novos campos a explorar, mantendo também a conexão com a cientificidade moderna.⁴⁰

As cidades adquiriram rapidamente dimensões maiores e o interesse pela questão urbana acompanhou esse crescimento. Desse modo, foram realizados estudos propondo a compreensão deste fenômeno e suas consequências nas populações urbanas. É o caso norte-americano da Escola de Chicago, que teve sua primeira fase de 1915 a 1940. Segundo Wagner Cinelli de Paula Freitas:

Quando nos referimos a Escola de Chicago, especialmente nesta sua primeira fase, estamos a falar de uma tradição marcada pelo pragmatismo filosófico, a observação direta da experiência e a análise de processos sociais urbanos. A obra de seus sociólogos é caracterizada por três vertentes principais, a saber: 1) o trabalho de campo e o estudo empírico; 2) o estudo da cidade, a envolver problemas relativos à imigração, delinquência, crime e problemas sociais [...] 3) uma forma característica de psicologia social [...] que veio a ser denominada interacionismo simbólico.⁴¹

³⁹ HAUSER, Arnold. op. cit., p. 954.

⁴⁰ BENEVOLO, Leonardo. op. cit., p. 615-618.

⁴¹ FREITAS, Wagner Cinelli de Paula. **Espaço urbano e criminalidade**: lições da Escola de Chicago. São Paulo: IBCCRIM, 2002, p. 52-53.

Segundo o autor, a Escola de Chicago fez da cidade de Chicago* um *gigantesco laboratório social*, no qual os estudos da *vida e da cultura urbana* foram pensados pelos professores e alunos ao analisarem as consequências das dinâmicas da cidade expressadas por seus habitantes, com ênfase no estudo da criminalidade.⁴²

A cidade de Porto Alegre não ficou para trás e acompanhou as políticas urbanas modernas. Célia Ferraz de Souza defendeu que foi com a proclamação da República que as elites brasileiras voltaram-se para a cidade, invertendo o olhar de dentro para fora da casa, interessadas no crescente comércio, no advento da indústria e no modo de vida burguês europeu. Nesse contexto, as reformas urbanas do século XIX consolidaram-se como atestado da dinâmica exigida pelo novo contexto sócio econômico, desenvolvido em grande parte com a vinda dos imigrantes europeus a partir de 1824, fator que condicionou o crescimento das atividades comerciais entre a capital e as regiões.⁴³

2.3.1 Porto Alegre no contexto da modernidade urbana

Do final do século XIX às primeiras décadas do XX, Porto Alegre teve à frente da Intendência Municipal José Montauray de Aguiar Leitão, cuja administração (1897-1924) pautou-se pela implantação de uma política de reformas urbanas para atender as novas demandas. Em 1892 foi criada a Secretaria da Intendência Municipal, que comportava sete departamentos, sendo um deles a Seção de Engenharia, responsável pela construção e manutenção de jardins públicos. Fato que, até então,

* Chicago cresceu em função da industrialização, conseqüentemente, do transporte. Seguindo os passos de Nova Iorque e Filadélfia, Chicago compôs o trio das cidades mais importantes industrialmente nos Estados Unidos do início do século XX. Segundo Freitas, a cidade de Chicago, fundada em 1833, com 350 habitantes, viu sua população aumentar para 1,7 milhões em 1900, quando assumiu a posição de principal pólo industrial do centro-oeste americano. Antes disso, a cidade iniciou seu crescimento acelerado a partir da construção do canal que ligou suas margens às da Bacia do Mississipi, em 1848 e, posteriormente, com a construção da ferrovia, em 1852, que uniu Chicago à costa leste norte-americana, tornando-a um dos principais centros ferroviários dos EUA.

⁴² Ibid. p. 66.

⁴³ SOUZA, Célia Ferraz de. op. cit., p. 83-101.

não era valorizado, pois as praças eram pavimentadas e a vegetação era deixada para o espaço do campo.⁴⁴

Na administração Montauray foi elaborado o primeiro estudo de caráter urbano da cidade, o *Plano de Melhoramentos*, desenvolvido pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, em 1914. No *Plano de Melhoramentos* é possível constatar que desde a primeira década do século XX, havia na cidade uma atenção à organização do espaço urbano, visando adequar e melhorar a área central em relação ao embelezamento, circulação e saneamento, mesmo que só tenha sido de fato implantado na administração de Otávio Rocha (1924-1928).⁴⁵ As propostas do *Plano* em relação às questões estéticas incluíam a contemplação do Guaíba e o contato com elementos naturais:

Os planos de “melhoramentos e embelezamentos” de Porto Alegre, propostos no início deste século, previram na nova avenida marginal ao Guaíba, canteiros ajardinados com locais para a contemplação do cenário e das atividades portuárias. Porém, o foco das atividades de lazer contemplativo ligado ao rio, foi estruturado na Ponta da Cadeia, em conexão com a Praça da Harmonia, ponta oeste da península.⁴⁶

Contudo, havia problemas de infra-estrutura e esses estavam relacionados ao tráfego intra-urbano e regional, o que gradativamente transformou-se em uma questão imprescindível à política urbana. Vias de fluxo mais acentuado foram propostas e, se por um lado se faziam necessárias, por outro deixavam na cidade marcas profundas dos *novos tempos*.

O *Plano de Melhoramentos* desenvolvido durante a administração de Montauray não pôde ser executado no seu tempo. No entanto, a partir de 1924, Porto Alegre começou a ver na prática a execução das ideias de Moreira Maciel. Nesse sentido, o estudo urbano de 1914 firmou-se ao longo do século XX como o orientador do planejamento urbano da cidade, pois trazia em si todos os preceitos das escolas parisienses de estética urbana.⁴⁷

⁴⁴ Ibid. p. 86.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ VELASQUES, Iara Ferrugem. Vivência ambiental no cenário de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João F. (orgs.). **Estudos Urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1993, p. 68.

⁴⁷ LEME. Maria Cristina da Silva (coord). op. cit., p. 296.

Posteriormente, em 1924, Porto Alegre teve à frente de sua Intendência Otávio Rocha, engenheiro que inaugurou a fase de execução das intervenções urbanas propostas na administração anterior, principalmente no que diz respeito ao saneamento, através da construção de redes de esgoto e de água, e de melhoramentos viários, como a abertura das avenidas Borges de Medeiros e Júlio de Castilhos.

A partir de 1927, após o falecimento de Otávio Rocha, a cidade passou ao comando de Alberto Bins, empresário que deu continuidade às obras iniciadas pelo antecessor. Em 1937, decretado o Estado Novo, José Loureiro da Silva inaugurou uma nova geração de administradores políticos municipais.⁴⁸

No ano seguinte, em função da contratação do urbanista Arnaldo Gladosch, o então prefeito criou o Conselho do Plano Diretor, o qual ficou encarregado de elaborar e discutir intervenções urbanas junto à prefeitura. O Conselho visava desenvolver o *Plano Diretor* da cidade baseado nos estudos prévios, como o *Plano de Melhoramentos* de Moreira Maciel e a *Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre*, datado de 1936, de autoria dos engenheiros Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva. Contudo, o primeiro *Plano Diretor* de Porto Alegre de fato somente foi aprovado durante a administração de Leonel Brizola em 1959.⁴⁹

Ambos engenheiros já faziam parte da Seção de Cadastros da Prefeitura, na qual executaram um levantamento topográfico de Porto Alegre que resultou em um estudo exposto em 1936. Em 1938, o trabalho foi publicado com o título de *Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre*⁵⁰. Em 1942, depois de compilado, o estudo foi chamado de *Expediente Urbano*. No ano de 1943, ao final da administração de Loureiro da Silva, os estudos urbanos desenvolvidos foram organizados e apresentados no *Plano de Urbanização*.⁵¹

Assim, a partir da segunda metade dos anos 1950, notou-se um crescimento de políticas efetivas em relação às áreas verdes na cidade. Em 1954, o então Plano Diretor de Porto Alegre determinava 10% da área dos loteamentos para a implementação de praças, em 1966, o percentual subiu para 15%, e em 2008 correspondeu a 20%. Em 1979, Porto Alegre possuía 3 parques e 151 praças. Já em

⁴⁸ SOUZA, Célia Ferraz de. op. cit., p. 86.

⁴⁹ LEME. Maria Cristina da Silva (coord). op. cit. p., 380-381.

⁵⁰ Ibid. p. 379-380.

⁵¹ Ibid. p. 381.

2008, a cidade possuía 8 parques e 571 praças.⁵² Nesse sentido, a chegada dos anos 1960 iniciou a consolidação do discurso ecológico aliado às demandas sociais de preservação das características estruturais da cidade, que se tornava metrópole e alterava-se rapidamente.

Segundo Maderuelo, o prazer estético proporcionado por elementos naturais em praças e parques vem sendo modelado desde o século XVIII para chamar as pessoas à contemplação. Contudo, afirma o autor, a imagem idílica que temos da natureza, seja em paisagens pitorescas ou inseridas na malha urbana, está diretamente ligada a um projeto técnico e estético vinculado ao *espírito da época*.⁵³

2.4 ÁREAS VERDES NO ESPAÇO URBANO

A criação de parques urbanos enquanto amplos espaços públicos de lazer e contemplação decorreram da necessidade de trazer áreas verdes para o âmbito urbano, frente aos problemas da cidade industrial e ao sentimento de afastamento em relação a natureza vivenciado e percebido pelo homem cidadão. Segundo Paradedda, os jardins, praças e parques carregam elementos históricos e estéticos, de maneira que “evidenciam os sistemas mentais de uma época.”⁵⁴ Assim, experiências individuais e coletivas se expressam no planejamento urbano através de composições que mesclam presente e passado.

Paradedda aponta a relevância do verde inserido na malha urbana ao historicizar o tema. Nas suas palavras:

Os jardins fazem parte da vida dos povos desde as *Villas* da Antiguidade até os jardins públicos modernos, passando pelos jardins à francesa do século XVII, caracterizados por seus grandes *parterres* (patamares) ligados ao palácio ou a uma moradia senhorial, pelos jardins à inglesa do século XVIII, onde a construção arquitetônica e o jardim estão no mesmo plano, aos jardins portugueses com suas escadarias e elementos arquitetônicos

⁵² TEIXEIRA, Ana Lúcia (org.). **Porto – de muitos parques – Alegre**. Porto Alegre: Viver no Campo Editora, 2008. p. 14.

⁵³ MADERUELO, Javier. (ed) **Arte Público: naturaleza y ciudad**. Madrid: Fundación César Manrique, 2001. Não paginado.

⁵⁴ PARADEDDA, Maria Regina Matos. op. cit. p. 31.

revestidos de azulejos, ou aos jardins orientais, com a utilização da natureza em escala diminuta, mas com todo um simbolismo.⁵⁵

Nesse sentido, embora se esteja analisando a natureza na cidade pós-industrial e seus desdobramentos ao longo do século XX, é necessário salientar a historicidade dos espaços verdes na medida em que remonta a períodos anteriores como a Antiguidade, a Renascença, quando, entre os séculos XV e XVI, o jardinismo passou a ser considerado arte; o período Barroco, quando surgiram os parques e passeios arborizados, bem como o paisagismo enquanto campo que une arquitetura e planejamento urbano; as concepções racionalistas do Iluminismo e sua aplicação cartesiana nos jardins de Luis XIV e o jardinismo romântico inglês.⁵⁶

Ainda no século XVIII, a partir do terremoto que destruiu a cidade de Lisboa em 1755, Portugal lançou ao mundo as bases para a cidade planejada moderna, incluindo áreas verdes e passeios públicos. Sob o comando do Marques de Pombal, engenheiros desenvolveram novos modelos arquitetônicos, novas redes de ruas, aterro e nivelamento de terreno, além de praças arborizadas. Segundo Kenneth Maxwell:

Foram esses engenheiros de mentalidade prática que, sob o mais minucioso escrutínio de Pombal, desenvolveram a arquitetura e a rede das econômicas ruas pombalinas e a grande praça defronte do Tejo que faz de Lisboa, em nossos dias, um exemplo clássico de cidade planejada do século XVIII. [...] Determinou-se que as ruas teriam dezoito metros de largura (quinze metros para a rua e três para a calçada), os cruzamentos das ruas foram feitos nos ângulos certos e as ruas secundárias tinham doze metros de largura.⁵⁷

Nesse sentido, o autor segue apontando as repercussões do terremoto e da subsequente reformulação urbana portuguesa, no contexto europeu:

Enquanto o resto da Europa debatia o significado do terremoto para a filosofia do otimismo, envolvendo Voltaire, Goethe, Rousseau e John Wesley, entre outros, a reação de Portugal era mais prosaica. O planejamento urbano e arquitetônico de Pombal objetivava celebrar [...] um Estado moderno, bem regulado e utilitário.⁵⁸

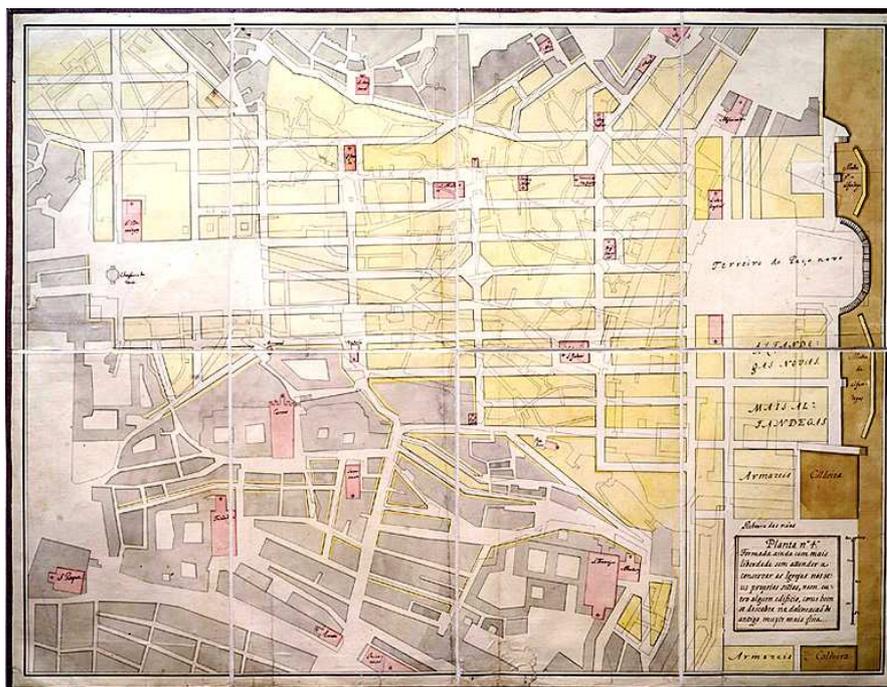
⁵⁵ Ibid. p. 64.

⁵⁶ Ibid. p. 64-69.

⁵⁷ MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: Paradoxo do Iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 24.

⁵⁸ Ibid. p. 27.

Figura 6 – Manuel da Maia Planta nº 3, séc. XVIII (Lisboa pós-terremoto).



Fonte: <<http://www.museudacidade.pt/Coleccoes/Desenho/Paginas/Planta-3.aspx>>
(Museu da Cidade, Lisboa, Portugal)

José-Augusto França concorda com Maxwell, atestando que os engenheiros estavam determinados a traçar ruas retilíneas de ângulos retos “do que poderia chamar-se o “bairro piloto” da cidade do futuro.”⁵⁹

Quando chegou o século XIX, o jardim sofreu remodelações e passou a circundar as casas e chalés adquirindo proporções menores. Simultaneamente, emergiram os parques urbanos de maiores dimensões que apresentavam outra lógica em relação aos anteriores.

As políticas urbanas modernas pautaram-se pela ênfase ao fluxo do tráfego, fazendo com que as novas avenidas fossem projetadas em dimensões maiores. Nesse contexto, criaram-se os bulevares, nos quais havia espaço ajardinado para o passeio dos pedestres em meio à velocidade do tráfego característica da modernidade. Barão Haussmann, exemplo emblemático já mencionado da construção de bulevares e grandes avenidas arteriais transformou Paris nos anos 1850-70, lançando preceitos que foram seguidos internacionalmente.

Com o êxodo rural, o homem se afastou da natureza na busca pelas promessas da cidade. Simultaneamente, o espaço urbano consolidou-se enquanto

⁵⁹ FRANÇA, José-Augusto. **Lisboa Pombalina e o Iluminismo**. Lisboa: Bertrand, 1987, p. 95.

expressão da técnica e da racionalidade. Nesse sentido, a inserção de áreas verdes se deu através da recriação artificial da natureza para adequá-la aos imperativos da funcionalidade urbana e às questões estéticas, conforme analisou Burle Marx:

Existem duas paisagens: a natural, existente, e a humanizada, construída. Esta última corresponde a todas as interferências impostas pela necessidade. Porém, além das implicações decorrentes das razões econômicas (transportes, suprimento, cultivo, moradias, agrupamentos fabris etc.), há, sem dúvida, a paisagem definida por uma necessidade estética, que não é luxo nem desperdício, mas necessidade absoluta para a vida humana, sem o que a própria civilização perderia sua razão ética.⁶⁰

Segundo Carlos Augusto da Costa Niemeyer, o desfrute das áreas verdes pelos segmentos populares ocorreu, de maneira mais difundida, a partir das políticas higienistas em prol de um lazer saudável, e também moralizador das classes operárias do século XIX.⁶¹ No século XVII, cidades como Londres e Paris cresceram ao redor de parques reais, contudo, até o século XIX estes locais eram frequentados majoritariamente pelas camadas mais elevadas na hierarquia econômico-social.

Do desfrute da aristocracia para o da burguesia e posteriormente contemplando também os segmentos populares, as áreas verdes passaram de jardins privados à parques, integrando um processo de publicização que acompanhou as transformações da cidade industrial no que tange ao aumento populacional e espacial. No século XIX, as intenções acerca da implementação dos parques remetiam tanto a questões de saneamento urbano e recreação para os segmentos operários, como propostas de cunho moralizante no controle dos hábitos sociais.⁶²

Tanto a capital inglesa quanto a francesa contribuíram com modelos paisagísticos fundamentais ao planejamento das áreas verdes na Europa e, posteriormente na América. O modelo londrino priorizava a prática de esportes como a equitação, bem como os jogos. Paris, por sua vez, criou ambientes de valorização da urbanidade, compondo espaços ajardinados em meio às avenidas, bosques e

⁶⁰ MARX, Roberto Burle. **Arte e Paisagem**: conferências escolhidas. São Paulo: Nobel, 1987, p. 12.

⁶¹ NIEMEYER, Carlos Augusto da Costa. **Parques infantis de São Paulo**: Lazer como expressão de cidadania. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002, p. 27.

⁶² OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. **Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos**: As relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha UPC, 2008, p. 51-55.

parques, apresentando mobiliário urbano (cercas e floreiras) em uma composição mais complexa.

Em fins do século XIX, as populações dos grandes centros urbanos reivindicavam áreas para obter contato com a natureza e praticar atividades não economicamente produtivas ao ar livre. Assim, em 1858, Nova York concebeu o Central Park, estabelecendo-o como equipamento de lazer de massa inserido no Movimento Americano de Parques e inaugurando uma nova lógica no planejamento de áreas verdes urbanas.⁶³

Figura 7 - Frederick Law Olmsted Central Park, 1853.



Fonte: <http://www.americangardening.net/blog1/?p=742> (New York, United States of America).

Essa lógica diferenciada foi pautada por outro olhar. Neste, os parques, além de serem vistos a partir de conceitos estéticos e contemplativos, passaram a ser reservatórios benéficos à qualidade do ar da cidade, bem como destinados ao recreio ativo da população.

No que tange a construção dos parques urbanos no Brasil da última década do século XIX aos anos 1940, Burle Marx afirmou que foi seguido o modelo europeu:

Surgem uma elite e uma burguesia ávidas de nível e hábitos civilizados, que haveriam de se manifestar mais na cópia dos modelos europeus do que na produção artística própria. [...] Desenvolve-se, nas principais cidades (Rio, São Paulo, Salvador,

⁶³ NIEMEYER, Carlos Augusto da Costa. op. cit., p. 29.

Recife, Porto Alegre e outras), extraordinário número de construções de utilidade coletiva e privada, com a mão de obra de artesão europeus fixados [...], dentro de novos modelos e recursos caracterizadores da contemporaneidade européia [...] Há uma inegável correspondência da “Belle époque” do romantismo europeu [...] Esse poderoso resíduo do romantismo da “Belle époque” perdurou no Brasil até a quarta década dos noventa.⁶⁴

Desde os anos 1930, Burle Marx propôs um paisagismo brasileiro coerente com suas especificidades, compondo flora local com os acidentes geográficos dos terrenos das cidades e os discursos nacionalistas vigentes*. Contudo, foi após a Segunda Guerra que parques e jardins de grande escala tornaram-se questões significativas na implementação dessas áreas na malha urbana das cidades brasileiras.⁶⁵

Nesse contexto, em Porto Alegre, inaugurou-se sob o nome de Parque Farroupilha o parque urbano também conhecido como Redenção. A área, contudo, já tinha recebido o primeiro ajardinamento nos primeiros anos do século XX e antes disso constituía-se como arrabalde fora dos portões da cidade, local de descanso para os carreteiros comerciantes de gado. Paulatinamente, a malha urbana cresceu ao redor do Parque tornando-o parte da mesma.

⁶⁴ MARX, Roberto Burle. op. cit., p. 17-18.

* Desde o século XIX, as viagens excursionistas para catalogação da fauna e flora brasileiras constituem-se, para além da produção científica, na formação de símbolos nacionais construindo um discurso nacionalista.

⁶⁵ OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. op. cit., p. 243.

Figura 8 - Parque Farroupilha – Porto Alegre



Fonte: <http://www.aredencao.com.br/localizacao.htm>

Em 1914, em função do Plano de Melhoramentos de José Moreira Maciel, durante a administração de José Montaury, a área do atual parque serviu como base para estudos urbanos e, já em 1930, o então prefeito Alberto Bins contratou o arquiteto e urbanista Alfredo Agache para executar intervenções paisagísticas no local.

2.4.1 A ligação entre o verde urbano e os movimentos ecológicos

Na presente pesquisa o debate ecológico interessou na medida em que esteve, sobretudo, relacionado à construção de parques urbanos. Contudo, se tratando de um tema relevante, fez-se necessário mencionar estudos anteriores, como os elaborados por José Bonifácio. Nesse sentido, destacam-se entre suas contribuições os estudos “*Memória sobre a pesca das baleias*” e “*Memória sobre a necessidade e utilidades do plantio de novos bosques em Portugal*”, ambos de 1861, nos quais José Bonifácio relata a problemática da pesca predatória e a matança de filhotes:

É fora de dúvida que, matando-se os baleotes de mama, vem 1º) a diminuir-se a geração futura [...] as baleias mortas no tempo em que criam os filhos pouco fundem, pela extrema magreza em que se acham, e causa isto o irreparável prejuízo de ir-se anualmente diminuindo o número de fêmeas, crescendo à proporção o dos machos, que assim de nada servem.⁶⁶

E segue, enfático, sobre a importância do verde:

Quais outras produções da Mãe natureza devem merecer maior atenção ao filósofo e ao estadista do que as matas e os arvoredos? *Árvores, lenhas, madeiras*: estas sós palavras, bem meditadas e entendidas, bastam para despertar toda a nossa estudiosa atenção, e para interessar vivamente toda a nossa sensibilidade.⁶⁷

Na avaliação de Pascal Acot, a implementação de áreas verdes dão destaque a três atitudes formadas do final do século XIX aos anos 1970, em relação ao que chamamos *ecologismo*, são elas: “a conservação da natureza, o biologismo social e a sacralização de uma natureza mítica.”⁶⁸ A primeira atitude consistiu no movimento de criação de parques naturais – iniciado com o Parque Nacional de Yellowstone, nos Estados Unidos em 1872 – no intuito de isolar áreas verdes da ação humana predatória. Acot salientou que essas iniciativas estavam ligadas à impossibilidade de compor um equilíbrio entre o homem e a natureza, pois isso demandaria alterar as atividades industriais e agrícolas, o que é mais complexo do que o isolamento das áreas de conservação.

Quanto ao *biologismo social*, o autor se referiu às dinâmicas sociais justificadas com base nas leis naturais – também chamado de *darwinismo social*. Nesse sentido, ele citou o jornalista e ativista ecológico Dominique Simonnet e o biólogo molecular Jöel de Rosnay:

[...] a exemplo de Dominique Simonnet, muitos ecólogos têm consciência do problema: “A história mostrou que toda justificativa da ordem social pelas leis da natureza servira ao totalitarismo (o nazismo prevaleceu-se da seleção natural!). A mesma lucidez levou Jöel de Rosnay a precisar que “(...) não devemos temer a analogia

⁶⁶ CALDEIRA, Jorge (org). **Coleção Formadores do Brasil**: José Bonifácio de Andrada e Silva. São Paulo: Ed.34, 2002, p. 54.

⁶⁷ Ibid. p. 58.

⁶⁸ ACOT, Pascal. **História da ecologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1990, p. 161.

entre uma cidade e um 'organismo vivo', evidentemente com a condição de colocar essa expressão entre aspas".⁶⁹

Finalmente, a *sacralização* da natureza foi atribuída à postura religiosa na qual o homem foi entendido como filho da "Mãe Terra" e, portanto deveria ligar-se a ela em constante policiamento dos danos que a cultura e a civilização causavam. Assim, o homem situa-se no ponto de transição entre o natural e o não-natural ao mesmo tempo em que ele deve retornar aos laços primitivos que supostamente teve com a natureza.

Em 1932, o entrave entre Cultura x Meio Natural revelou-se intransponível no II Congresso Internacional para a Proteção da natureza⁷⁰. Desta forma, as práticas com tendência a produzir maior número de *santuários naturais* obtiveram mais êxito do que a gestão dos sistemas ecológicos. Considerando que os recursos menos onerosos são os mais poluentes, Acot relacionou essa atitude com a dificuldade econômica do período pós-crise de 1929.⁷¹

Dez anos depois, a Segunda Guerra Mundial congelou os avanços de tais iniciativas, afinal, o caráter do Congresso era global. Contudo, após o conflito, os esforços foram retomados aliados à tomada de consciência razoavelmente generalizada de que as grandes problemáticas deveriam ser debatidas na pluralidade. A Segunda Guerra chegou ao fim, mas a Guerra Fria havia começado e a questão das bombas termonucleares estava na pauta do dia.

A partir da metade do século XX, o urbanismo transformou-se na medida em que se defrontou com a necessidade de reconstrução de grande parte das cidades européias destruídas pela Segunda Guerra. Paralelamente, o êxodo rural ocorrido no século XIX foi acentuado com as migrações do pós-guerra e a cidade necessitou ser pensada sob a égide da funcionalidade. Nesse contexto formou-se o urbanismo modernista*, tendo como expoente o arquiteto urbanista francês Le Corbusier. No Brasil, os preceitos de Le Corbusier expressaram-se através de Lucio Costa e Oscar Niemeyer na elaboração do projeto e na execução da cidade de Brasília inaugurada em abril de 1960.

⁶⁹ SIMONNET, Dominique. 1979 *apud* ACOT, 1990, p. 169. e ROSNAY, Joel de. 1979 *apud* Id. Ibid. p. 169.

⁷⁰ O primeiro Congresso Internacional para a Proteção da natureza ocorreu em 1923.

⁷¹ ACOT, Pascal. *op. cit.* p. 165-166.

* Estética urbana correspondente aos preceitos da Carta de Atenas (manifesto urbanístico de 1933) e que condicionou o planejamento das cidades na segunda metade do século XX.

Nesse momento, algumas áreas da ciência aprofundaram teorias a respeito da relação entre o homem e a natureza. No campo da psicologia, a Psicologia Ambiental se constitui como análise das interações entre o componente humano e o natural, a fim de constatar a existência de interatividade.⁷²

Assim, após o debate em 1964 sobre o uso de pesticidas sintéticos e a Conferência de Estocolmo, em 1972, percebeu-se uma nova postura, na qual a integração entre homem e Meio Natural foi priorizada estabelecendo um contraponto à sacralização da natureza. Nas palavras de Antonio Carlos Diegues:

Os anos 60, portanto, marcaram o aparecimento de um novo ecologismo em contraposição à antiga “proteção da natureza”, cujas instituições provinham do século XIX [...] Esse novo ecologismo provinha de um movimento de ativistas que partiam de uma crítica da sociedade tecnológico-industrial (tanto capitalista quanto socialista), cerceadora das liberdades individuais, homogeneizadora das culturas e, sobretudo, destruidora da natureza.⁷³

A preocupação com a ecologia deixou de ser reduzida à preservação de uma espécie de animal ou uma área verde restrita. O consumo excessivo foi criticado e trouxe definitivamente a necessidade de se pensar a relação entre homem e natureza dentro do espaço urbano frente às dinâmicas econômicas e políticas. Ainda assim, segundo Diegues, a exemplo dos *hippies**, o retorno a uma aliança mítica com a natureza manteve-se aprofundado por um movimento de ruralização (através de comunidades rurais) que defendia a volta “aos modelos de convívio das sociedades primitivas.”⁷⁴

Nesse sentido, a partir do final dos anos 1960 e ao longo dos anos 1970 surgem contestações mais enfáticas à paisagem urbana da cidade moderna, pautadas pela tentativa de “salvar” estruturas mais antigas da cidade que vinham sendo destruídas para a implementação de novas edificações, novas avenidas, entre outros elementos construtivos. Esse foi, segundo Edward Relph, o ponto explícito do colapso da cidade tecnocrata e racional, em suas palavras:

⁷² MAGALHÃES, Manuela Raposo. **A arquitetura paisagista: morfologia e complexidade**. Lisboa: Editorial Estampa, 2001, p. 274-275.

⁷³ DIEGUES, Antonio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, USP, 2004, p. 39

* Movimento de contracultura norte americano dos anos 1960 e 1970.

⁷⁴ Ibid. p. 40.

Claro que há hábitos de pensamento profundamente enraizados e práticas institucionais importantes que têm de ser vencidos antes que se possa afirmar que estes novos métodos prevalecerão. Contudo, já causaram o colapso da visão estreita do modernismo, de uma paisagem cheia de arranha-céus, mega-estruturas e máquinas, uma paisagem que teria sido uma celebração austera das tecnologias científicas e do racionalismo.⁷⁵

Assim, Relph afirma que muitas cidades modernas “restabeleceram contato com os rios, com as margens dos lagos e as antigas zonas industriais e residenciais, há muito ignorados como lugares para desfrutar. [...] a criar um tipo de meio ambiente totalmente novo, mas que tenha um toque natural e histórico.”⁷⁶

Em Porto Alegre, a conscientização das questões ambientais desenvolveu-se concomitantemente ao processo de metropolização. Assim, em agosto de 1971 realizou-se o I Simpósio sobre a Poluição Ambiental, no qual estiveram presentes ambientalistas do Rio Grande do Sul. Data desse mesmo ano a criação da Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural (AGAPAN) por ecologistas, entre eles José Lutzenberger. A primeira estrutura estadual para tratar das questões ambientais foi a Coordenadoria de Controle do Equilíbrio Ecológico, criada nos anos 1970. Pouco depois, em 1976, a Prefeitura de Porto Alegre criou a primeira secretaria municipal de Meio Ambiente no país, a SMAM, durante a administração do prefeito Guilherme Socias Villela.⁷⁷

Uma vez consagrada metrópole, tornou-se imprescindível por parte das administrações o planejamento e a execução de ações específicas para coordenar a expansão da malha urbana de Porto Alegre. Nesse contexto, a orla da metade sul foi planejada e, em meio a ela, o Parque Marinha do Brasil.

⁷⁵ RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987, p. 208.

⁷⁶ Ibid. p. 227.

⁷⁷ BONES, Elmar, HASSE, Geraldo. **Pioneiros da Ecologia**: breve história do movimento ambientalista no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Já Editores, 2002, p. 18-55.

3 VERDE E CONCRETO COMPONDO A PAISAGEM METROPOLITANA

3.1 OS ANOS DE METROPOLIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE

A análise do processo de metropolização requer a verificação de alguns fatores característicos, pois o termo “metropolização” pode ser explicado sob distintas perspectivas. Contudo, interessou-nos para a presente pesquisa a abordagem *urbana* do processo e foi a partir dela que o analisamos, de acordo com os três requisitos necessários para a caracterização de uma metrópole, apontados por José Antonio Fialho Alonso, Rosetta Mammarella e Tanya M. Barcellos. Para os autores, a metrópole deve ser a principal cidade de determinada região, a qual exerce sobre as demais cidades do entorno influência social, econômica e funcional, em decorrência da sua escala urbana ser mais elevada. Além disso, deve apresentar área de conurbação* expressiva, e finalmente, é medida pela intensidade do fluxo de informações, mercadorias e pessoas entre seu território e as demais localidades do aglomerado metropolitano.⁷⁸

O processo de metropolização passou a ser notado no Brasil após a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) e foi acelerado nas três décadas posteriores por fatores econômicos, entre os quais destacam-se o desenvolvimento da indústria e dos serviços, a mecanização do campo e o êxodo rural, fortalecendo as cidades que já eram consideradas centrais e acentuando sua hegemonia territorial. Segundo Maria Cristina da Silva Leme, dos anos 1930 aos anos 1950, as diretrizes urbanas caracterizaram-se pela visão de totalidade, demonstrativo de uma preocupação com regiões mais abrangentes, a partir de um sistema integrado de vias de transporte.

No caso de Porto Alegre, as décadas de 1940 e 1950 determinaram a cidade como o centro do Estado no que tange a irradiação do urbanismo no Rio Grande do Sul. Nas palavras de Maria Soares de Almeida, “as ideias em circulação nos meios

*Cf ALONSO, José Antonio Fialho; MAMARELLA, Rosetta e BARCELLOS, Tanya M. de. (orgs) **Território, Economia e Sociedade**: Transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre. Porto Alegre: FEE, 2009.: “A conurbação é um processo de união das malhas urbanas de cidades distintas, construindo um contínuo territorial, sem diluir as fronteiras políticas dos respectivos municípios”. p. 375-376.

⁷⁸ Idem.

técnicos e acadêmicos estavam em sintonia com a vanguarda dos debates que se desenvolviam no país e internacionalmente. O urbanismo, em 1945, passa a ser objeto de cursos especiais na academia.”⁷⁹

Ainda que o índice de urbanização tenha atingido 75,79% nos anos 1940, a ocupação da região de Porto Alegre era rarefeita e não apresentava conurbação. Entretanto, o processo de metropolização se desenhou a partir desse período, se fortaleceu na década de 1950, e manifestou-se de fato nos anos 1960, quando a cidade de Porto Alegre ultrapassou os 600.000 habitantes. Além disso, foi nesse período que foram constatadas as primeiras conurbações entre a malha urbana da capital e das cidades com as quais faz fronteira. Assim, o fenômeno metropolitano “se tornou evidente nas décadas de 1950 e 1960, muito provavelmente, no período 1955-65.”⁸⁰

Figura 9 – Ponte de Pedra – Porto Alegre



Fonte: Acervo pessoal

⁷⁹ ALMEIDA, Maria Soares de. Gestores da cidade e seus regulamentos urbanísticos: Porto Alegre de 1893 a 1959. p. 102-119. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999, p. 112.

⁸⁰ ALONSO, José Antonio Fialho; MAMARELLA, Rosetta e BARCELLOS, Tanya M. de. (orgs) op. cit., p. 373-380.

Figura 10 – I Perimetral – Porto Alegre



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=431322>

A Ponte de Pedra, utilizada na ligação do centro para a zona sul deixou de cumprir tal função. A partir da construção da I perimetral, durante o período de metropolização, tornou-se claro a necessidade de uma travessia de maiores dimensões que estivesse condizente com a constante expansão da malha urbana.

Dos anos 1950 até 1964 as políticas urbanas se reconfiguraram a partir dos planos regionais em função da crescente migração campo-cidade e do aumento da área urbana, ligando cidades de menor escala à de maior em um aglomerado.⁸¹ Na perspectiva de Maria Cristina Leme da Silva, o Golpe de 1964 e a ditadura que o seguiu condicionaram a centralização das políticas urbanas com base nas diretrizes habitacionais e reguladoras do planejamento urbano dos municípios, que provinham do órgão governamental responsável pelo setor, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), criado pela Lei nº 4380 de 21 de agosto de 1964.⁸²

Em 1967, o estudo desenvolvido por Landó, Miranda e Neves para a Divisão de Urbanismo da RMPA* determinou os dois conjuntos que formavam a Região Metropolitana de Porto Alegre, são eles:

⁸¹ LEME, Maria Cristina da Silva. op. cit., p. 20-38.

⁸² Ibid., p. 35.

* Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA).

O primeiro conjunto, comandado por Porto Alegre, estava constituído por Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Esteio, Gravataí, Guaíba, Sapucaia do Sul e Viamão. O Segundo conjunto, controlado por São Leopoldo e Novo Hamburgo, era formado por Estância Velha, Campo Bom e Sapiranga.⁸³

Assim, delimitaram-se as cidades a partir da intensidade das trocas feitas entre elas e a capital do Estado, bem como a partir dos problemas urbanos que necessitavam de soluções integradas. Também em 1967 foi criada a Associação Metropolitana de Municípios, ampliando a questão ao nível do Governo Estadual e Federal. Três anos depois, em 1970, foram criados o Conselho Metropolitano de Municípios (CMM) e o Grupo Executivo da Região Metropolitana de Porto Alegre (GERM). Na sequência, de 1971 a 1973, foi desenvolvido o Plano Diretor Metropolitano (PDM). Nesse sentido, Porto Alegre, juntamente com São Paulo e Belo Horizonte, foi uma das primeiras cidades brasileiras a institucionalizar sua região metropolitana, fato que ocorreu em definitivo no ano de 1973, com a Lei Federal LC 14/73.⁸⁴

3.1.1 A modernidade acelerada: O automóvel na cidade

Na busca pela compreensão da complexidade adquirida pelos planejamentos urbanos, fez-se necessário abordar – embora não seja o foco dessa pesquisa –, o que a crescente inserção de automóveis representou para a ordenação do espaço da cidade a partir da metade do século XX. Assim, tangenciamos um dos aspectos mais constantes nas principais diretrizes do planejamento urbano, quais sejam, as implicações do tráfego de veículos automotores, pois foi também com a popularização dos automóveis que se tornou possível trabalhar e habitar em locais distantes e, conseqüentemente, desencadeou a conurbação das malhas urbanas da Região Metropolitana, conforme abordamos anteriormente.

A expansão da malha urbana condicionou o desenvolvimento da cidade em áreas mais afastadas do perímetro central. Tal fator deveu-se, em parte, ao crescente aumento na quantidade de automóveis em circulação a partir dos anos

⁸³ Ibid. p. 386.

⁸⁴ Ibid. p. 373-391.

1950 ligado à política do desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e ao desenvolvimento das primeiras indústrias automobilísticas, fenômeno mundial liderado pelos Estados Unidos.

Caldeira aborda a questão dos transportes como modificadores da malha urbana no caso de São Paulo, o que pôde ser aplicado também na contextualização da cidade de Porto Alegre sob a mesma perspectiva. Nesse sentido, o novo modelo de urbanização das cidades que se expandiram e tornaram-se metrópoles deveu-se à possibilidade de moradia em áreas periféricas, produzindo espaços habitados intercalados por zonas desocupadas, sucessivamente, e servidos pelo transporte público.

Para a autora, ao contrário dos bondes, o sistema de ônibus obteve maior êxito por não necessitar de tantos recursos e poder levar os habitantes às zonas mais afastadas em relação à área central da cidade, o que possibilitou o crescimento da malha urbana. Contudo, se por um lado esse fator trouxe facilidades, por outro forçou mudanças nas políticas públicas para que o espaço urbano fosse regulado de forma mais atualizada e condizente com as metamorfoses vigentes, ampliando a velocidade em prol de deslocamentos mais rápidos. São Paulo, assim como Porto Alegre, viu nos anos 1960 a multiplicação de regulamentos urbanos, como por exemplo, a diminuição do índice de aproveitamento dos prédios, o que determinou a construção para fora dos limites centrais.⁸⁵

Caldeira aponta a circulação como um dos mais importantes símbolos da cidade moderna. Nesse sentido, defende que a abertura de ruas e o zoneamento da planta da cidade, propostos pelo urbanismo modernista com o intuito de homogeneizar o espaço urbano, foram umas das principais contribuições do movimento. Complementando o que defende a autora, entendemos a circulação como uma manifestação da velocidade plasmada na malha urbana da cidade moderna do século XX. Entretanto, Caldeira cita o caso de Brasília como um exemplo de distorção dessa proposta:

[...] Tanto na Brasília modernista, [...] com nas novas partes de São Paulo e Los Angeles, as convenções modernistas de projeto urbano e arquitetônico retiraram os pedestres e suas interações anônimas das ruas, dedicadas quase que exclusivamente à circulação de

⁸⁵ CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. op. cit., p. 224-225.

veículos. A rua como elemento central da vida pública moderna é, então, eliminada.⁸⁶

As dificuldades relacionadas à circulação acompanharam a cidade desde meados dos anos 1940, quando as melhorias no tráfego tornaram-se mais urgentes em razão do crescimento desordenado da cidade e do esgotamento de suas vias. Contudo, a presença do automóvel, capaz de ter se tornado prioridade na transformação urbana, esteve inserida no contexto da visão funcionalista vigente na década de 1960. Esta visão de planejamento urbano concebeu as alterações sob enfoque médico do espaço, o qual deveria ter seus problemas extintos como em um procedimento cirúrgico. Além disso, o espaço foi priorizado em relação à forma.

Nos anos 1970, durante a administração de Telmo Thompson Flores, a paisagem urbana de Porto Alegre transformou-se, assim como as políticas de gerenciamento do espaço na cidade. Charles Monteiro aponta o crescimento populacional como um dos fatores que proporcionaram tais mudanças:

A população de Porto Alegre passou de 394 mil habitantes em 1950 para 885 mil nos anos 1970. Tendo a área metropolitana de Porto Alegre passado de 590 mil habitantes em 1950 para 1 milhão e 535 mil em 1970.⁸⁷

Segundo Monteiro, o crescimento demográfico foi resultante principalmente do processo migratório vindo do campo e de cidades menores, fator que, aliado as especializações econômicas e administrativas, ocasionou maior diversidade nas solicitações por aparelhamento urbano e de serviços. Nesse sentido, o transporte apresentou-se como uma das principais demandas.

A transformação das cidades em relação ao tráfego teve sua origem a partir da implementação dos preceitos do *urbanismo racionalista*, após o término da Primeira Guerra Mundial, em 1914. Segundo Françoise Choay, o termo acima destacado foi atribuído pelos historiadores da arquitetura e se referia a um movimento urbano a favor das formas puras e da estética do Cubismo. Além disso, o

⁸⁶ Ibid. p. 310.

⁸⁷ MONTEIRO, Charles. Duas leituras sobre as transformações da cultura urbana de Porto Alegre nos anos 1970: entre memória e ficção. **Estudos Ibero-americanos**, Porto Alegre, v. XXX, n.2, p. 89-104, dezembro de 2004. p. 90. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/viewFile/1318/1023>>.

termo racionalista se remetia à militância em prol do uso da técnica e da indústria e teve como o principal agente urbano o carro e as vias de fluxo.⁸⁸

Tal urbanismo preconizou a *explosão* do espaço urbano fechado e expandiu a malha urbana, a qual idealizou preencher com espaços verdes. Assim, seguindo em grande escala as noções de saúde e higiene, a aglomeração passou a ser um empecilho e as áreas verdes, bem como a luz solar, tornaram-se necessárias à cidade modernista. Em suas palavras, “este novo fundo é, em grande parte, investido pelo verde. “A cidade transformar-se-á, pouco a pouco, num parque” antecipa Le Corbusier; e Gropius acrescenta: “O objetivo do urbanista deve ser o de criar entre a cidade e o campo um contato cada vez mais estreito.”⁸⁹

Contudo, as mudanças demandavam romper com o passado em favor do novo, do moderno. Essa prerrogativa desencadeou embates teóricos e enriqueceu a formulação de teorias urbanísticas, sendo uma delas a do arquiteto Frank Lloyd Wright, para quem a natureza na cidade era elemento fundamental e devia se constituir como um meio contínuo. Ao contrário da corrente anteriormente citada, Wright defendia a preservação dos acidentes topográficos demonstrando maior maleabilidade.

Entretanto, ainda de acordo com Choay, é consenso afirmar que os preceitos racionalistas foram aplicados na maioria dos planejamentos urbanos, deixando as teorias naturalistas, representadas por Wright, para algumas experiências, tais como os subúrbios.⁹⁰ Ainda assim, as alterações estruturais pelas quais a cidade moderna passou repercutiram em uma tomada de consciência por parte de setores da sociedade civil, que reivindicaram a relevância da preservação de bens edificados de valor histórico, assim como a importância da implementação de áreas livres e verdes de grande escala no combate à supremacia das demolições para impor novas avenidas, viadutos e áreas construídas. Para Luiz Antonio Gloger Maroneze, a “tecnoburocracia [...] e os amplos poderes do executivo municipal redesenham a

⁸⁸ CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**: utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2007. p. 19.

⁸⁹ Le Corbusier *apud* CHOAY, Françoise. Id. Ibid. p. 22.

Gropius *apud* CHOAY, Françoise. Id. Ibid.

⁹⁰ Ibid. p. 33.

cidade para o deslocamento de automóveis, numa geografia em que as distâncias impõem novas necessidades.”⁹¹

Em 1970, os efeitos desse contexto se expressaram em Porto Alegre na medida em que a administração executou inúmeras demolições e desapropriações para pôr em prática a construção de obras de tráfego, entre outras, relacionadas ao processo de metropolização. Foi nesse período que o resgate da memória e a preservação do patrimônio histórico foram fortalecidos enquanto possibilidade de manter o vínculo com tempos passados. Assim, Fernanda Severo afirma que:

[...] é fato que essas intervenções geraram a reação do homem cidadão em defesa de suas referências, pois foi nesse mesmo período que as discussões a respeito da preservação do patrimônio histórico edificado e o estabelecimento de espaços destinados à salvaguarda da memória tiveram considerável relevância, não apenas em Porto Alegre, mas em todo o cenário internacional e nacional.⁹²

Os primeiros levantamentos patrimoniais em Porto Alegre foram feitos a partir de 1971 e, em 1973, foi criado o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural do Município. Tais marcos demonstram a desconfiança com a qual os projetos modernos da metrópole foram encarados, bem como apontam para a organização direta ou indiretamente integrada de diversos setores da sociedade civil na tentativa de estabelecer limites às metamorfoses urbanas do período.

3.2 DIRETRIZES URBANAS E A QUESTÃO DAS ÁREAS VERDES

De 1914 a 1951 cinco estudos urbanos foram elaborados para a capital do Rio Grande do Sul, são eles: o *Projeto de Melhoramentos e Orçamentos* (1914) de José Moreira Maciel, o *Anteprojeto do Plano Diretor de Porto Alegre* (1938 -1942)

⁹¹ MARONEZE, LUIZ ANTÔNIO GLOGER. **Porto Alegre em dois cenários**: a nostalgia da modernidade no olhar dos cronistas. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2007, p. 226.

⁹² SEVERO, Fernanda. **O Mercado de Porto Alegre entre a cidade real e as cidades ideais**. Dissertação (Mestrado em História) – Curso de Pós Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999, p. 243.

elaborado pelo arquiteto Arnaldo Gladosch e editado em 1943 com o nome de *Um Plano de Urbanização*, o estudo do engenheiro Edvaldo Pereira Paiva *Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre* (1947) e, finalmente, o *Anteprojeto de Planificação de Porto Alegre* (1951) desenvolvido por Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro.

Contudo, considerando os últimos anos da década de 1950 como embrionários do processo de metropolização, e os anos 1960 e 1970 como o período no qual esse processo se estabeleceu explicitamente, as diretrizes urbanas aqui analisadas foram o Plano Diretor de 1959 e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 1979, em função do contexto da pesquisa situar-se durante os anos de metropolização da cidade de Porto Alegre.

Além disso, parte da relevância dos dois planos se explica na medida em que o de 1959 foi um condensado das ideias urbanísticas desde o Plano de 1914, e o de 1979 foi elaborado seguindo os preceitos do plano anterior, evidentemente considerando as implicações do processo de metropolização. Nessa direção apontou Paul Dieter Nygaard, quando afirmou que:

O Plano Diretor de 1979 foi o último plano a se integrar plenamente na matriz conceitual e operacional que começou a ser construída para Porto Alegre no início do século XX. [...] este plano se colocava como integrado a um processo de contínua atualização a partir dos planos anteriores, e se considerava articulado a um conjunto de idéias que datam das primeiras décadas daquele século, notadamente as idéias do engenheiro Maciel.⁹³

Assim, seguindo a perspectiva de Nygaard, foi somente nos anos 1980 que, em função da avaliação do Plano de 1979, Porto Alegre interrompeu o ciclo dos estudos urbanos que pautaram o século XX.

3.2.1 O Plano Diretor de 1959

Em 1954, durante o governo de Ildo Meneguetti, o *Plano Diretor* começou a ser desenvolvido e, no ano seguinte, foi criado o conselho do *Plano Diretor*, o qual

⁹³ NYGAARD, Paul Dieter. **Planos Diretores de Cidades**: discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: UFRGS, 2005, p. 124.

respondeu pela análise dos projetos propostos pela Divisão de Urbanismo. No entanto, o *Plano* propriamente dito foi aprovado somente em 1959, na administração de Leonel Brizola, através da Lei 2046.

No ano de 1961 o *Plano Diretor* sofreu as primeiras alterações e passou a ser denominado Lei 2330, tendo sido ampliado mediante decretos conforme a expansão da cidade e o crescimento populacional nos anos de 1964, 1967 e 1972. As extensões corresponderam às áreas integradas à malha urbana e seguiram as regras e critérios do plano original.

A partir dos anos 1950 o aumento da concentração demográfica nas cidades tornou-se evidente. Assim, “entre 1950 e 1960, a população urbana do Rio Grande do Sul cresceu a uma taxa de quase 5,3% a.a. No mesmo período Porto Alegre aumentou sua população em mais de 60%, passando de 394 mil para 635 mil pessoas.”⁹⁴ Nesse sentido, o Plano Diretor atuou como uma ferramenta produzida por técnicos, condicionada pelo Estado, a fim de organizar o espaço urbano e seu crescimento.

Influenciado pelo urbanismo modernista*, o Plano Diretor de 1959 estabeleceu o zoneamento* como medida necessária para a consolidação da ordem urbana ideal e, assim, aliou o controle do uso e da ocupação do solo à distribuição da densidade populacional.

As medidas visavam a contenção do crescimento desordenado da cidade, justificadas a partir do discurso do bem estar da população. Nesse sentido, a implementação de áreas verdes apresentou caráter diferenciado dos planos anteriores, pois passou da vinculação à higienização do espaço urbano, para integrar-se a uma perspectiva de lazer moralmente apropriado e disciplinador. Assim, a recreação assumiu destaque nos projetos urbanos no intuito de “reunir famílias e pessoas [...] em torno de atividades capazes de criar novos valores

⁹⁴ Ibid. p. 28.

* “Estas idéias continham uma ideologia ‘progressista’ e defendiam: a) que na produção arquitetônica e artística, a indústria, em detrimento do artesanato, terá um papel predominante; b) que as necessidades de massa requeriam pesquisas de soluções de massa; c) que o ambiente construído seria um instrumento de transformação social, que possuía virtudes pedagógicas; d) que as transformações sociais seriam eminentes; e) que o mundo mudará radicalmente, surgindo das ruínas uma sociedade mais justa, mais fraterna, mais igualitária”. Ibid. p. 67.

* Áreas pré-determinadas para uso específico. Ex: área residencial, industrial, comercial, de lazer.

humanos e sociais perdidos pelo confinamento [...].”⁹⁵ Os espaços verdes previstos no Plano de 1959 deveriam corresponder ao grau de ocupação (metros quadrados por pessoa) das localidades, seguindo a distribuição racional proposta pelo urbanismo modernista.

Faz-se necessário apontar para a implementação do Jardim Botânico de Porto Alegre*, importante área verde estabelecida na cidade e regulamentada pela Lei nº 2022 no ano de 1959. O caráter de preservação de espécies nativas, contudo, somente tornou-se prioridade nos anos 1970, a partir da crescente ameaça à flora regional. De acordo com a obra da Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul,

A partir da década de 1970, surge a educação ambiental como resultado da preocupação mundial com questões relativas à degradação do meio ambiente. Na mesma década, os jardins botânicos também assumem uma mudança nas suas atribuições, ressaltando seu papel na conservação da biodiversidade.⁹⁶

Em 1976 a Secretaria do Planejamento Municipal criou um programa vinculado ao Banco Nacional de Habitação para reavaliar o Plano Diretor de 1959. Muitos foram os fatores que determinaram a perda de validade do estudo. Destacaram-se, entre eles, a formação de áreas não contempladas anteriormente, a elaboração de estudos para o sistema de transporte de massa metropolitano e, no que diz respeito às áreas verdes, o crescente avanço das preocupações com a questão ambiental (elaboração do Plano Básico das Ilhas do Delta do Jacuí e o reconhecimento das áreas de interesse paisagístico).

⁹⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964**. Porto Alegre, 1964, p. 45-46.

* “A idéia de organizar um jardim botânico em Porto Alegre é muito antiga. A primeira foi de Dom João VI, fundador do Jardim Botânico do Rio de Janeiro e que chegou a mandar as primeiras mudas para a capital do Estado. No entanto, estas mudas chegaram somente até o município de Rio Grande, onde algumas foram plantadas, e das quais existe um remanescente, que é o eucalipto histórico da cidade. Nessa direção outras tentativas foram encaminhadas, mas sem sucesso. Entretanto, em 26 de outubro de 1953 (Lei Nº 2.136), uma área de 81,5 hectares, originalmente ocupada pela Colônia Agrícola Juliano Moreira do Hospital Psiquiátrico São Pedro, foi destinada para a criação do Jardim Botânico de Porto Alegre. Em março de 1957, o Irmão Teodoro Luís foi nomeado pelo Governador do Estado, Ildo Meneghetti, para dirigir os trabalhos da implantação do Jardim Botânico. No dia 4 de abril do mesmo ano a área foi liberada e, em 10 de setembro de 1958, foi aberta ao público a primeira parte da obra projetada. Em 1959, a Lei nº 2.022 formalizou a denominação de Jardim Botânico [...]”. In: FUNDAÇÃO ZOOBOTÂNICA DO RIO GRANDE DO SUL JARDIM BOTÂNICO DE PORTO ALEGRE. **Jardim Botânico de Porto Alegre: 50 anos conservando a flora gaúcha**. Porto Alegre: Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul. Jardim Botânico de Porto Alegre, 2009, p. 15-16.

⁹⁶ FUNDAÇÃO ZOOBOTÂNICA DO RIO GRANDE DO SUL. op. cit., p. 37.

3.2.2 O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 1979

Até 1979 o desenvolvimento urbano foi regido pela Lei 2330. Durante esse período, Porto Alegre teve sua história urbana marcada pelo expressivo crescimento da construção civil e, condicionados por esse fator, os estudos urbanos foram gradativamente aprofundados na segunda metade da década de 1970. Em 1977 criou-se o Programa de Reavaliação do Plano Diretor (PROPLAN) e a Secretaria do Planejamento Municipal, fatores que resultaram no primeiro *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano* (PDDU), aprovado em 1979, através da Lei complementar nº 43.

Entre as particularidades do primeiro PDDU pode-se destacar que foi o primeiro plano diretor da cidade que abrangeu todo seu território, pois foram delimitadas as áreas rurais e urbanas a partir de estudos demográficos e econômicos. Além disso, o sistema viário anterior foi mantido através da permanência das vias principais, cuja função era escoar o fluxo maior de veículos. No sentido de promover a descentralização, o PDDU instalou pólos de serviços e comércio na intenção de aproximar a população de seu entorno imediato, sem que precisassem recorrer a tais atividades na área do centro histórico.

Assim, as diretrizes do plano de 1979 corresponderam à aplicação da racionalidade tecnocrática visando aliar o crescimento vertical da cidade com um desenvolvimento polinuclear que teve por objetivos a ordem, a funcionalidade e a eficiência. Esses conceitos explicam sua importância na medida em que o adensamento populacional e o crescimento urbano revelaram-se desordenados e em constante aceleração. O esgotamento do centro da cidade expressou-se como resultado deste processo.

Devido à densa verticalização da área central, criaram-se *recintos microclimáticos* que se caracterizaram pela inexistência de incidência de luz solar e ventilação. Assim, a única forma de solucionar a questão foi através do crescimento em altura cada vez maior.⁹⁷ Essa situação comprometeu as condições ambientais

⁹⁷ MASCARÓ, Juan Luis e MASCARÓ, Lúcia. A influência do plano diretor do desempenho energético-ambiental da cidade e de seus edifícios. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João F. (orgs.). **Estudos Urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1993, p. 202.

locais, intensificadas pela poluição sonora e aérea ocasionadas pelo tráfego intenso de automóveis, além da aglomeração da área, fatores desencadeadores do processo de migração que partiu do centro de Porto Alegre para os demais bairros. Nesse sentido, pode-se perceber o duplo movimento: bairro – centro e centro – bairro, correspondentes à primeira e à segunda fase do processo de urbanização de Porto Alegre, respectivamente.

Simultaneamente, a ampliação dos sistemas de transporte e o aumento na aquisição de automóveis contribuíram para que a habitação nas áreas afastadas do centro não fosse dificultada em razão da distância. O bairro Menino Deus e as imediações da Avenida Praia de Belas foram planejados com o intuito de levar a urbanização para fora dos limites centrais. Segundo o jornal *Correio do Povo*:

Dentre os muitos problemas de uma cidade que cresce, Porto Alegre enfrenta um decisivo: o estrangulamento progressivo das entradas e saídas de veículos do centro da cidade. Dia a dia o problema ia se tornando mais agudo. Uma única alternativa restava a nossa capital: crescer. O Plano Diretor da Cidade estabeleceu soluções englobadas num grande sistema viário [...].⁹⁸

Por outro lado, mesmo considerando o expressivo crescimento das edificações na cidade, a partir da década de 1960 foram elaboradas alterações no *Plano Diretor* de 1959 no que diz respeito ao IA (Índice de Aproveitamento), considerado elevado na lei anterior. Nos anos 1960 e 1970, o índice de aproveitamento do terreno determinou a diminuição da densidade de construção por lote, fator que também contribuiu para dar início à procura de outros locais para construir e habitar. De 1961 a 1974, as demais áreas do território municipal foram legisladas (regiões A, B, C, D), consolidando a expansão da cidade e sua fase de metropolização.

Segundo Alberto André, em reportagem do jornal *Correio do Povo*, intitulada *Os desafios do Urbanismo*, as cidades passaram por alterações significativas a partir da Revolução Industrial e, posteriormente, com o advento do automóvel, determinaram um afastamento progressivo entre a vida citadina e a vida campestre:

As cidades são tão velhas como os tempos e o urbanismo sempre as acompanhou marcando épocas e etapas. Coube, no entanto, a

⁹⁸ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 05 nov. 1972, p. 29.

revolução industrial e, mais tarde ao automóvel, romper o equilíbrio que no passado houve entre a cidade e o campo. [...] Não se trata propriamente de devolver o homem ao campo, mas regularizar o espaço urbano, aparelhando as cidades para melhor atender as necessidades e aos gostos dos seus habitantes.⁹⁹

Assim, o Plano Diretor (1959) e o PDDU (1979) foram elaborados para obter maior controle sobre o crescimento da cidade. Nesse sentido, as obras viárias assumiram papel central na dinâmica do espaço urbano ao estabelecerem conexões entre os bairros e o centro da cidade, caracterizando administrações como a do engenheiro Telmo Thompson Flores (1969-1975). As vias de tráfego determinaram de tal forma a malha urbana que as áreas verdes foram planejadas para integrarem-se às avenidas traçadas pelos projetos, fator que condicionou e, talvez, determinou os usos desses locais.

No que tange às áreas verdes, urbanas ou não, o Plano de 1979 determinou capítulos específicos para legislar sobre as *Áreas de Interesse Ambiental* (divididas em: *Áreas de Preservação Permanente* e *Áreas de Interesse Paisagístico e Cultural*) e sobre a *Paisagem Urbana* e a *Área das Ilhas do Delta do Jacuí*.¹⁰⁰

Entre outras determinações, as *Áreas de Preservação Permanente* intencionavam regular no seu âmbito de jurisdição as *Áreas de Preservação Permanente [...] de Reserva Ecológica, Reserva Biológica, Ambiente Natural, Parque Natural, Parque Urbano [...]*. Além de terem conceituado em parágrafo único a Área Funcional de Parque Natural:

II - Área Funcional de Parque Natural, a área em que se pretende resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção da flora, da fauna e das belezas naturais, com a utilização para objetivos educacionais, científicos e de lazer.¹⁰¹

⁹⁹ **Correio do Povo**,, Porto Alegre, 09 nov. 1975, p. 23.

¹⁰⁰ Das Áreas de Interesse Ambiental Capítulo II, Seção IV, Arts 52 a 58. Das Áreas de Preservação Permanente Capítulo II, Subseção II, Arts 59 a 65. Das Áreas de Interesse Paisagístico e Cultural Capítulo II, Subseção III, Arts 66 a 77. Da Paisagem Urbana Capítulo V, Seção I, Arts 229 a 231. Da Área das Ilhas do Delta do Jacuí Capítulo VI, Arts 235 a 244. Cf: PORTO ALEGRE. PREFEITURA MUNICIPAL. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre – PDDU** – Lei Complementar nº 43/79 – 4ª edição. Porto Alegre, CORAG, 1994. O Parque Estadual do Delta do Jacuí foi criado pelo Decreto nº 24.385 em 14 de janeiro de 1976.

¹⁰¹ Ibid. p. 20.

Bem como a Área Funcional de Parque Urbano:

III - Área Funcional de Parque Urbano, o espaço urbano público, com tratamento adequado para proporcionar convívio com a natureza e oportunidade de recreação para todas as faixas etárias.¹⁰²

Nesse sentido, o Plano Diretor de 1979 delimitou mais claramente os equipamentos urbanos de caráter menos funcional, tais como as áreas verdes e a paisagem da cidade. Sobre a paisagem urbana, o Plano determinou a proteção de seus elementos a partir do controle das *Áreas Funcionais de Interesse Ambiental* e da preservação de edificações de interesse sócio-cultural. Ainda relacionado a esse tema, o artigo 231 definiu que, salvo restritas exceções, as florestas, bosques, árvores e arbustos são imunes ao corte, fator que pode ser associado às preocupações ambientais do contexto, anteriormente mencionadas.¹⁰³

Mesmo com as considerações paisagísticas e ambientais, o sistema característico do PDDU determinou a separação entre homem urbano e Cidade, na medida em que o planejamento foi feito pelo Estado através de técnicos, fugindo à discussão com a população. Nesse sentido, a cidade ideal proposta pelas diretrizes de 1979 pode ter sido pensada tal qual um organismo natural funcionando sob leis desejáveis e intrínsecas à sua estrutura. O bem-estar e as demandas da população foram mensurados e dados como controlados,

Assumindo a existência de leis imutáveis na configuração do espaço da cidade, o 1º PDDU não apenas ratificou as evoluções históricas do uso e ocupação do solo urbano, como procurou criar condições favoráveis e adequadas para que as tendências detectadas se efetivassem e se mantivessem no futuro.¹⁰⁴

Correspondendo a um período de diálogos limitados entre os planejadores do espaço urbano e os habitantes da cidade, o Plano de 1979 manteve as diretrizes básicas do plano anterior, fazendo com que os avanços que alcançou não tenham sido considerados tão satisfatórios quanto os administradores os consideraram.

¹⁰² Idem.

¹⁰³ Ibid. p. 55-57.

¹⁰⁴ NYGAARD, Paul Dieter. op. cit., p. 210-211.

Somente a partir de 1980, com a redemocratização, o planejamento urbano passou a ser discutido de forma mais democrática.

3.3 THOMPSON FLORES E SOCIAS VILELLA: 13 ANOS DE ÁREAS VERDES (1969 -1982)

A análise das administrações municipais de Telmo Thompson Flores e Guilherme Socias Vilella justifica-se na presente pesquisa na medida em que contextualiza o período de execução do Parque Marinha do Brasil.¹⁰⁵ Além disso, tais administrações inseriram-se em um contexto de políticas expressivas em relação à implantação de áreas verdes, lazer e alternativas aos pedestres, expressadas em âmbito nacional.¹⁰⁶ Nesse sentido, para compor a parte final do capítulo 2, recorreu-se aos relatórios anuais das respectivas administrações no que dizia respeito à implantação de áreas verdes (Telmo Thompson Flores de 1969 a 1975; Guilherme Socias Vilella de 1975 a 1982).¹⁰⁷

O prefeito Thompson Flores, engenheiro nomeado pelo então governador Walter Peracchi Barcelos, implantou em Porto Alegre reformas no sistema viário, contemplando avenidas radiais, perimetrais, elevadas e túneis, inseridas no contexto de metropolização da cidade. Sob sua administração, a ênfase foi dada às obras viárias:

¹⁰⁵ Embora o parque do aterro da Praia de Belas tenha sido criado legalmente pela Lei 2694, durante a administração de Loureiro da Silva, e em 1967 tenha recebido o nome de Parque Marinha do Brasil, foi somente em 1972 – na administração de Telmo Thompson Flores, que a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV) elaborou o estudo paisagístico para o local, considerado na presente pesquisa como o início da execução do Parque.

¹⁰⁶ Plano de Urbanização para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá de Lucio Costa (Rio de Janeiro 1960); inauguração do Parque do Ibirapuera (São Paulo, 1954); projeto Vamos fazer de São Paulo uma cidade agradável (São Paulo, 1974); projeto Ampliando o espaço para o homem (Salvador, 1975); projeto Porto Alegre urgente (Porto Alegre, 1977), são exemplos de iniciativas em prol de melhores condições nas cidades que cresciam rapidamente nos anos 1960 /1970. Cf: GONÇALVES, Cleber Augusto e MELO, Victor Andrade. **Lazer e urbanização no Brasil: notas de uma história recente (décadas de 1950 / 1970)**. p. 263-265. In: *Movimento*, Porto Alegre, v.15, n. 03, p. 249-271, julho/ setembro de 2009.

¹⁰⁷ Guilherme Socias Vilella foi prefeito de Porto Alegre de 1975 a 1983, contudo, a análise se encerra no ano de 1982 porque é desse ano o último relatório assinado por Vilella. O relatório do ano de 1983 está assinado pelo prefeito sucessor, João Antônio Dib.

Por todas as atuais características da expansão urbana e pela concentração de um percentual cada vez maior de veículos que se incorporam ao fluxo diário em circulação deu-se ênfase especial, nesta Administração, a um esquema de obras, cuja transferência para o futuro somente poderia agravar a situação.¹⁰⁸

Além dessas obras de porte, outras foram executadas, tais como iluminação pública, retificação e pavimentação de avenidas, a implantação do Parque Moinhos de Vento e a construção da passarela de pedestres em frente à Estação Rodoviária. No entanto, mesmo atendendo às demandas por um fluxo circulatório mais adequado, críticas foram feitas ao prefeito e às suas execuções, a exemplo da publicada no jornal *Correio do Povo*:

Dizendo que tem sofrido “na carne a maior avalanche de críticas que jamais um administrador recebeu, mesmo o mais omisso”, o prefeito Telmo Thompson Flores pronunciou discurso ao entregar domingo o túnel e elevadas da Conceição ao tráfego [...]: “A partir desse momento [...] apresentamos ao povo de Porto Alegre um conjunto sem paralelos de realizações. Elas desfazem por si a balela que alguns levantaram, de que só me preocupo com obras suntuárias, com o centro da cidade”.¹⁰⁹

Sob outro ponto de vista, o mesmo jornal, no dia 2 de dezembro de 1972, atestou que não foram só críticas negativas que o prefeito recebeu em seu mandato, como se pode ler na reportagem *Obras prioritárias do Progresso em Porto Alegre* :

Dentro do grande número de congratulações que o prefeito Thompson Flores vem recebendo pela execução das obras em Porto Alegre, divulgou o gabinete de Imprensa carta da Sra, Emília Sá de Faria, considerando como milagre o progresso que o chefe do Executivo municipal vem conseguindo, para embelezar a cidade.¹¹⁰

A administração de Thompson Flores executou praças como obras complementares, como é o caso da Praça Sebastião e do Parque dos Açorianos, construídos próximos ao Túnel e elevada da Conceição e do Viaduto dos Açorianos,

¹⁰⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Seis anos de realização Porto Alegre 1969-1974**: Administração Telmo Thompson Flores. Porto Alegre, 1974. p. 7.

¹⁰⁹ **Correio do Povo**, Porto Alegre, 07 nov. 1972. p. 17.

¹¹⁰ **Correio do Povo**, Porto Alegre, 02 dez. 1972, p. 07.

respectivamente. A preocupação com as áreas verdes constou em publicação da prefeitura de Porto Alegre sobre a administração do prefeito:

[...] foram plantadas milhares de novas árvores e mudas de flores e folhagens nos principais logradouros, ruas e avenidas [...] que vieram quebrar a monotonia do asfalto e aprimorar o aspecto estético da Capital, além de aumentar-lhe a disponibilidade de verdes públicos.¹¹¹

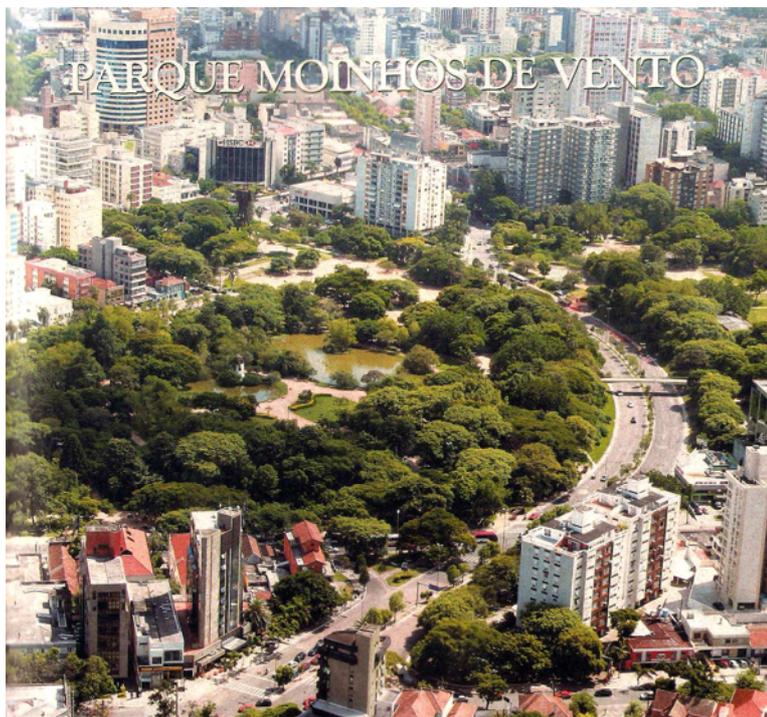
No ano de 1972, dez anos depois da desapropriação do Prado, o prefeito Thompson Flores assinou o decreto nº 3713 que deu à área o nome de Parque Moinhos de Vento, proporcionando à região área verde para contemplação e atividades recreativas, em meio ao bairro de mesmo nome, densamente habitado:

Como equipamento de lazer contemplativo, o lago reúne todas as condições. Dos vários bancos situados à sombra das árvores é possível apreciar o deslizar das aves, sobre suas águas serenas, proporcionando aos visitantes momentos de tranquilidade em estreito contato com a natureza. [...] pitoresca visão de um ambiente bem diferente daqueles que comumente estamos acostumados a ver no meio urbano [...].¹¹²

¹¹¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. op.cit., p. 10.

¹¹² SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE. **Os 10 anos do Parque Moinhos de Vento na História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Secretaria Municipal do Meio Ambiente, 1982. p. 33.

Figura 11 – Parque Moinhos de Vento – Porto Alegre.



Fonte: TEIXEIRA, Ana Lúcia (org.). **Porto – de muitos parques – Alegre**. Porto Alegre: Viver no Campo Editora, 2008.

Estudo de caso da presente pesquisa, o outro parque urbano que teve sua implementação iniciada durante os anos de Thompson Flores foi o Parque Marinha do Brasil. Embora tenha sido inaugurado em 1978, o Parque começou a ser projetado no início dos anos 1970, com o estudo paisagístico (1972) e o lançamento do Projeto Renascença (1975).

Contudo, a implementação de áreas verdes na cidade pareceu insuficiente e foi questionada na reportagem do jornal *Correio do Povo* de 9 de novembro de 1975, na qual o arquiteto Cláudio Ferraro se refere às elevadas e viadutos. “Quanto ao discutido problema das áreas verdes, o arquiteto lamenta que, onde a cidade nasceu, o comprometimento com as edificações é muito grande.”¹¹³

Em outras palavras, no discurso oficial da prefeitura municipal notou-se que a execução de praças e jardins foi uma constante, enquanto que a matéria do jornal contradisse essa perspectiva e apontou o centro da cidade como local impossibilitado de receber um paisagismo adequado.

¹¹³ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 09 nov. 1975, p. 23.

Nesse sentido, questões ambientais como o lixo produzido na cidade e o nível de poluição do Guaíba apresentaram-se como políticas valorizadas. Em 1970 foi criado o *Centro de Estudos de Saneamento Básico*, que atuou também com o nome de *Grupo de Avaliação da Poluição do Rio Guaíba*, visando analisar o comprometimento e potencialidades das águas e dos seus mananciais abastecedores, incluindo os rios Gravataí e Sinos.¹¹⁴ No caso do lixo, o destino considerado mais apropriado era o recolhimento nos aterros sanitários. Através deles, era possível a construção de espaços públicos, como a Praça do Império, a contenção das áreas alagadiças junto às ilhas do Guaíba, bem como a reestruturação de áreas na Avenida Ipiranga.

A análise da criação e manutenção das áreas verdes, durante a administração de Telmo Thompson Flores, foi baseada nos relatórios de exercício dos anos de 1969, 1970, 1971, 1972, 1973 e 1974, disponíveis na Biblioteca Jornalista Alberto André da Câmara Municipal de Porto Alegre. Em todos os seis relatórios acima citados constam prestações de contas em relação às áreas verdes, relacionadas ao *Programa Praças Parques e Jardins*. No intuito de detalhar a análise, os relatórios foram listados abaixo com as respectivas citações referentes à prestação de contas da manutenção e criação de áreas verdes.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1969:

Servidores: em média 245 funcionários.

Área total de praças e parques construídos: 36.805 m²:

Praça Lampadosa com 7.800 m²;

Praça da Vila São Lourenço com 7.000 m²;

Praça late Clube com 605 m²;

Canteiros da Avenida Ipiranga com 1.200 m²;

Praça Cabralia com 10.500 m²;

¹¹⁴ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. op.cit., p. 33.

Canteiros da Av. Borges de Medeiros com 7.800 m² e,
Praça Nossa Senhora dos Navegantes com 2.500 m².

Além de ressaltar o aumento da área de praças e parques construídos, o Relatório de 1969 enfatizou a densidade do trabalho dispensado pela *Divisão de Praças Parques e Jardins* ao afirmar que *a manutenção e remanejamento de tais áreas representa uma tarefa gigantesca e requer considerável emprego de mão de obra. A Divisão de Parques e Jardins, todavia, trabalhou o ano todo com a mesma força de trabalho.*¹¹⁵

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1970:

Servidores: 261 funcionários

Área total de praças e parques construídos: 48.753 m²:

Ajardinamentos das obras do Viaduto José Loureiro da Silva;

Obras de remodelação da Praça Argentina;

Obras de remodelação da Praça Conde de Porto Alegre;

Pavimentação e construção de “play ground” no Parque Farroupilha;

Áreas verdes e demarcações na Praça Franklin Peres;

Áreas verdes e demarcações na Praça Guia Lopes;

Áreas verdes e demarcações no Parque Náutico Alberto Bins;

Construção da Praça Alberto Pasqualini;

Construção da Praça Quintino Bocaiúva;

Construção da Praça Império;

Complementação da Praça Cabrália;

Complementação da Praça Nossa Senhora dos Navegantes;

¹¹⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1969**. p. 44.

Tratamento com gramado para a rótula da Avenida Carlos Gomes e

Tratamento com gramado para a rótula da Avenida Cairú.

No Relatório de 1970 consta também o plantio de 2.876 novas mudas de árvores, a conservação de 650.000 m² de praças e 1.176 ha de parque, bem como o aumento de 11.948 m² de área verde em relação ao ano anterior.¹¹⁶

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1971:

O Relatório de 1971 não apontou quantos servidores trabalharam nas manutenções, contudo registrou os 72.000.000 m² mantidos naquele ano, entre eles, os parques municipais Farroupilha, Saint-Hilaire e Paulo Gama, totalizando 5.602 ha. Também em 1971 foram plantadas 2.726 novas mudas de árvores, 129.191 mudas de folhagens variadas e 1.276 árvores adultas.¹¹⁷

Projetos elaborados em 1971:

Sanitários na Praça Parobé;

Arborização no loteamento da cidade Intercap;

Parciais no Parque Moinhos de Vento;

Parciais no Parque Náutico Alberto Bins;

Anteprojeto da Praça Nações Unidas

Projeto do Parque de Exposições da Secretaria de Agricultura, em Esteio;

Construção, ampliações e melhoramentos no Parque Farroupilha, Moinhos de Vento e Náutico, Alberto Bins, Praças da Igreja de Santo Antonio e Guia Lopes e Jardins Fernando Machado e Palácio Piratini, Hospital Banco de Olhos, Igreja Nossa Senhora da Glória e Rua 24 de Maio.

¹¹⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1970**, p. 74.

¹¹⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1971**, p. 67.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1972:

O Relatório de 1972 não detalha a manutenção e ampliações das áreas verdes. Conta, entretanto, com uma página na qual lista todas as áreas de praças, jardins, canteiros e parques atendidos pela Divisão de Praças Parques e Jardins.¹¹⁸

- Praças:

XV de Novembro, Cabralia, Conde de Porto Alegre, Campos Sales, Praça s/nome da Vila São Lourenço, Iate Clube, Lampadosa N. S. dos Navegantes, Emilio Schenk, Argentina, Franklin Perez, Arlindo Pasqualini, Quintino Bocaiúva, Jardim Itati, Império, Lima Duarte, Dom Pedro, Praça no Parque Minuano, Fernando Machado e Guia Lopes.

- Parques:

Moinhos de Vento, Náutico Alberto Bins e Náutico.

- Jardins:

Jardim da Igreja Santo Antonio, Jardim da Igreja Nossa Senhora da Glória, Jardim da SMOV e Jardim do Hospital Banco de Olhos.

- Outros:

Canteiros centrais da Avenida Borges de Medeiros, Talude da Avenida Ipiranga entre Azenha e João Pessoa, Rótula da Avenida Carlos Gomes, Viaduto José Loureiro da Silva e Rótula da Avenida Cairú.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1973:

Áreas verdes concluídas/construídas, totalizando 89.390 m²: Praça Ivo Corrêa Mayer, Praça Nações Unidas, Praça Miguel Gustavo, Largo Edgar Koetz e Parque dos Açorianos.

¹¹⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1972**, p. 116.

No Relatório do ano de 1973 constata-se uma diminuição de áreas verdes relatadas, por outro lado, constou pela primeira vez – desde o Relatório de 1969 –, o detalhamento dos valores dispensados na conservação das praças, parques e jardins, nos viveiros de plantas e na arborização urbana. Além disso, o documento manifestou a pouca importância que as manutenções em geral e, entre elas a das áreas verdes, representavam na hierarquia do planejamento da cidade:

Este trabalho, que consome grandes parcelas dos recursos financeiros, materiais e humanos na Secretaria, tende a pesar muito pouco na avaliação das suas realizações. Seu produto, porque nada adiciona ao patrimônio público é, muitas vezes, apreciado como gasto supérfluo ou sem objetividade. Entretanto, com a crescente expansão da cidade, do número de seus habitantes e usuários [...] tem sido uma das áreas mais polêmicas da Administração.¹¹⁹

Notou-se que a ênfase da prestação de contas em relação às áreas verdes foi remetida ao ônus financeiro e ao baixo reconhecimento. Contudo, no mesmo relatório, o Parque dos Açorianos destacou-se como o feito principal daquele ano: “De todas estas obras, sem dúvida alguma, o Parque dos Açorianos constituiu-se na maior e mais importante do exercício. [...] o Monumento dos Açorianos, a ponte de Pedra e o lago que se completam em um paisagismo harmônico.”¹²⁰ Vale ressaltar que o Parque dos Açorianos fez parte da expansão da cidade para além do perímetro central, rumo ao sul. Dois anos mais tarde, em 1975, o Projeto Renascença foi apresentado com a intenção de urbanizar os bairros Menino Deus, Ilhota, Cidade Baixa, Azenha e Praia de Belas.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1974:

O Relatório do ano de 1974 também apresenta diminuição na parte destinada às praças, parques e jardins. Listou-se somente a execução de duas praças (Araújo Guerra e Lopes Trovão), o ajardinamento dos canteiros centrais da Avenida Getúlio Vargas, além da complementação do Parque dos Açorianos com a implantação de

¹¹⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1973**. p. 72.

¹²⁰ Idem.

um espaço recreativo para crianças. No documento buscou-se explicar a diminuição de novas áreas verdes a partir da complementação de áreas antigas com novos equipamentos.¹²¹

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1975:

O Relatório de 1975 contou com o acréscimo do item *Preservação do Ambiente Natural*, além do relativo às áreas verdes. Concomitantemente, consta nesse relatório o Projeto Renascença, elaborado no mesmo ano. O documento de 1975 situa-se na transição da administração de Thompson Flores para a de Socias Vilella (que se deu em abril do mesmo ano), mas foi assinado por Socias Vilella.

Se a administração de Thompson Flores foi pautada pela construção de avenidas, túneis e perimetrais, os anos nos quais Porto Alegre teve à frente de sua prefeitura Socias Vilella podem ser associados a implementação de aparelhos políticos, administrativos e urbanos ligados diretamente à questão ambiental. Na sua administração foi inaugurada a Reserva Biológica do Lami José Lutzemberger (1975), o Parque Estadual Delta do Jacuí (1976), o Parque Marinha do Brasil (1978), o Parque Marechal Mascarenha de Moraes (1982), a determinação do Parque Natural Morro do Osso em área de preservação ecológica (1979), além de praças e da criação da Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMAM (1976).

No que tange à preservação do ambiente natural, o Relatório de 1975 justificou a preocupação a partir do crescimento acelerado na cidade e dos usos de recursos naturais. Além da conservação das características paisagísticas e de lazer, o equilíbrio ambiental e a preservação de espécies em extinção foram citados como valores a serem resgatados e enfatizados nas políticas urbanas e sociais. Nesse sentido, foram listados como elementos-chave “as encostas e os topos dos morros, a orla fluvial, as ilhas do estuário do Guaíba, a flora e a fauna nativas que tendem a desaparecer.”¹²² O Relatório de 1975 ressaltou que o objetivo do projeto de preservação ambiental era criar legislações e medidas específicas para a

¹²¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1974**, p. 78.

¹²² PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1975**, p. 16.

conservação desses locais, bem como “garantir a sua sobrevivência e sua utilização mais nobre também pelas gerações futuras.”¹²³

Em relação às áreas verdes, salientou-se que sua importância não se devia somente ao potencial de lazer e recreação que ofereciam, mas também pela purificação ambiental que representavam. O Plano Diretor de 1959, vigente no período desse relatório, previu a construção de praças e parques, contudo, segundo o documento de 1975, “O plano, nesse setor, entretanto, não tem experimentado a mesma grande implementação dada a outros tipos de investimentos, muito embora seja inegável a criação, nos últimos anos, de novos parques e praças.”¹²⁴

No ano de 1975 a manutenção de praças, parques, jardins, canteiros entre outros, somou uma área de 51.669 m². Além disso, consta o plantio de 21.200 árvores nas vias públicas, a implementação de 11 novas praças, a remodelação de outras 5 e projetos de reforma para o Parque Farroupilha, entre outros.¹²⁵

Também o Projeto Renascença foi contemplado no Relatório do exercício de 1975, como um plano de recuperação urbana para os bairros Menino Deus, Ilhota, Cidade Baixa, Azenha e Praia de Belas “a partir de 3 elementos básicos: a urbanização da ilha, o sistema viário principal e a criação de área de lazer junto ao Rio.”¹²⁶

Assim, a construção do Parque Marinha do Brasil situou-se como um dos 3 pilares básicos do Projeto Renascença que, segundo o Relatório “deverá aproveitar pela primeira vez, a beleza natural das margens do Rio Guaíba, constituindo-se excelente sítio para o lazer e a recreação do porto-alegrense, a curta distância da área central.”¹²⁷ Unir o centro à zona sul da cidade buscando integrar urbanização e paisagem. Essa foi a previsão que o Parque Marinha do Brasil tinha por cumprir. No capítulo seguinte observou-se a complexificação dessa ideia na prática. Entretanto, antes de passar para a análise do Parque Marinha do Brasil, seguem abaixo os demais relatórios analisados relativos aos anos de administração do prefeito Socias

¹²³ Idem.

¹²⁴ Ibid., p. 22.

¹²⁵ Idem. Os nomes das praças citadas não constam no Relatório.

¹²⁶ Ibid. p. 16.

¹²⁷ Idem.

Vilella, quais sejam, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981 e 1982, no que remete às áreas verdes na cidade de Porto Alegre.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1976:

O item *Ambiente Natural*, presente no Relatório do ano de 1976 abordou o objetivo da administração em preservar os ecossistemas de Porto Alegre, incluindo áreas urbanizáveis e não urbanizáveis. Nesse sentido, apontou para um levantamento feito naquele ano que catalogou morros, florestas, ilhas, aspectos geológicos, botânicos, biológicos, hidrográficos, entre outros, no intuito de estabelecer as áreas a serem “vedadas ao uso público, como restrita a determinadas atividades não predatórias.”¹²⁸ Esse estudo foi elaborado para concretizar o Plano Diretor do Parque Estadual do Delta do Jacuí e teve financiamento do BNH/FIPLAN*.

Além disso, pesquisas foram desenvolvidas para preservação da paisagem urbana, ou seja, buscou-se manter algumas características da Capital a partir de decretos que impediram a poda e o corte de determinadas espécies de árvores. O “decreto Municipal declarou imunes ao corte um conjunto de cerca de 900 árvores, que constituem espécies raras e, verdadeiros monumentos naturais. Também não poderão ser abatidas, doravante, as figueiras nativas [...]”¹²⁹

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1977:

A prestação de contas de 1977, no que diz respeito às áreas verdes, ressaltou os estudos desenvolvidos para possibilitar o cadastramento de parques, praças e verdes complementares, a ampliação do viveiro do Parque Saint Hilaire, a elaboração de um plano diretor de áreas verdes e novas possibilidades de uso para o Parque Farroupilha. Contudo, o documento deixa claro que durante o ano de 1977,

¹²⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1976**, p. 6.

* Banco Nacional de Habitação / Programa de Financiamento para o Planejamento Urbano.

¹²⁹ Idem.

“o setor de construções dedicou-se à execução do Parque Marinha do Brasil e das demais praças e jardins integrantes do Projeto RENASCENÇA [...]”¹³⁰

O relatório chamou a atenção ainda para outros feitos alcançados, tais como, 14.458 mudas doadas para o plantio comunitário, atendendo 1.490 pessoas e 49.957 mudas plantadas em logradouros públicos; além da conservação de 20.419.089 m² de parques e praças e 1.048.842 m² de outras áreas verdes de menor porte, dentro do programa *Pronto Socorro Botânico*.¹³¹

Ao final do relatório cita-se uma doação efetuada pela Caixa Econômica Federal destinada à reformulação da Praça da Alfândega e entorno prometida para ser concluída em 1978.

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1978:

O Relatório de 1978 inicia descrevendo as consequências da expansão desordenada da cidade na paisagem. Lançamento de gases, poluição dos meios hídricos, poluição sonora e visual são alguns dos incômodos citados e que desencadearam uma série de medidas de fiscalização e controle por parte da administração.

Passando para a manutenção e criação de áreas verdes, foram relatadas como novos espaços as praças Lupicínio Rodrigues (1.180 m²), Álvaro Coelho Borges (2.500 m²), Cinquentenário da Rádio Gaúcha (6.700 m²) e Farroupilha (6.375 m²). Remodelações nas praças da Alfândega e Rio Branco também foram mencionadas alcançando 27.000 m². Contudo, como afirma o Relatório, outra obra citada foi “a obra de maior expressão do setor, o Parque Marinha do Brasil.”¹³²

Com 54 hectares urbanizados e outros 20 hectares na beira do Guaíba, o Parque Marinha foi definido como área de esporte, recreação, contemplação e preservação. Foram previstas 11 canchas de concreto, duas pistas de corrida, duas pistas para skate, um campo de futebol, sete campos de futebol de praia (com

¹³⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1977**. Não paginado.

¹³¹ Idem.

¹³² PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1978**, p. 19.

previsão para mais 10) e um ringue de patinação. Além disso, 100 equipamentos infantis, esplanada para circo, parque de diversões e atos cívicos, restaurantes, lancherias e estacionamento. No que tange à área verde, apontou-se os 2 lagos artificiais, 340.000 m² de gramado, 12.600 mudas de árvores plantadas, 16.000 m² de canteiros e outros 50.000 m² de passeios.

Tamanha obra representou um custo de 88 milhões de Cruzeiros dentro do montante de 105 milhões destinados, segundo o documento, para a construção e manutenção de áreas verdes “que visam ao benefício exclusivo da população, dentro do objetivo básico desta administração, que é a pessoa.”¹³³

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1979:

Além de citar os projetos elaborados para controlar a agressão ao meio ambiente, tais como *Controle de Poluição das Águas por Óleos e Graxas*, *Cadastramento das Olarias existentes em Porto Alegre*, *Uso do solo no Município de Porto Alegre*, entre outros, o Relatório aponta, assim como os demais, as obras executadas e em execução naquele ano. São elas: remodelação do Largo do Bombeiro, paisagismo da Avenida Silva Só, urbanização da Praça Julio Grau e da Praça Jorge Bastane, recuperação da praça Jorge Godofredo Felizardo, complementação da praça da Alfândega e continuação das obras de implementação do Parque Marinha do Brasil – o qual objetivava “estabelecer o grau e convivência do ser humano e a fauna.”¹³⁴

Com o relato das 43.932 mudas de árvores plantadas, o documento buscou deixar claro que: “O objetivo principal em 1979, foi a busca de alternativas para melhoria das condições ambientais da cidade, partindo de uma visão realista sobre as mudanças ocorridas em nosso entorno natural. [...] na defesa do patrimônio comum – o meio ambiente.”¹³⁵

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1980:

¹³³ Ibid. p. 20.

¹³⁴ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1979**. p. 42-43.

¹³⁵ Ibid. p. 41.

O destaque do Relatório de 1980 está no envio à Câmara Municipal da Lei do Impacto Ambiental concentrando em si os mecanismos de fiscalização que vinham sendo propostos e, alguns, postos em prática. Assim como os demais relatórios analisados, listou as praças beneficiadas naquele ano pela administração: Praça Desembargador La Hire Guerra, Brigadeiro Sampaio, Francisco Alves, Jornal do Comércio, Praça das Flores, Argentina, Antônio Amabile e Arco Verde. Foram utilizadas 38.289 mudas de árvores, 6.344 mudas de arbustos e 106.250 mudas de folhagens e flores.¹³⁶

Associadas a uma imagem mais humanizada, as áreas verdes foram evocadas para além das suas funções ambientais e de lazer, elas proporcionaram, segundo o Relatório, alegria e “quebram a dureza do concreto e do asfalto, oferecem sombra e beleza tornando a paisagem mais humana.”¹³⁷

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1981:

O Relatório do ano de 1981 iniciou as páginas sobre proteção ambiental chamando a atenção para a Lei Complementar nº 65 (Lei do Impacto Ambiental), “que dispõe sobre a prevenção e controle do meio ambiente no município.”¹³⁸ Também foram destacados os estudos feitos na Reserva Biológica do Lami e na área de Preservação Permanente do Parque Saint Hilaire.¹³⁹

Foram ressaltados também os 43.500 m² distribuídos em 7 diferentes áreas verdes, os quais receberam os cuidados do programa *Pré-Urbanização de Áreas Verdes*, o acréscimo de 6 novas praças, os 19 parques e as 564 praças disponíveis para a população. “Assim, possui o Município 805 áreas para parques, praças e

¹³⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1980**, p. 36.

¹³⁷ Idem.

¹³⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1981**, p. 51.

¹³⁹ Oito anos antes, em 1973, o ecologista Lutzemberger foi chamado à Câmara Municipal de Porto Alegre a pedido dos vereadores, para palestrar sobre a questão ambiental. Na palestra tanto ele quanto o professor Mozart Pereira Soares (ex diretor da Escola de Agronomia) mostraram-se contrários à ocupação com fins industriais no Parque Saint Hilaire. Mais sobre o assunto ver: Atas do Plenário. **Ata da segunda sessão extraordinária da primeira sessão legislativa da sétima legislatura**, 29/3/1973, p. 55.

verdes complementares, com um total de 16,71 milhões de metros quadrados, dos quais 8,97 milhões constituem-se em áreas reservadas.”¹⁴⁰

O documento ainda destacou o Parque da Harmonia, situado na Ponta da Cadeia, o qual foi previsto para unir o Parque Marinha do Brasil e a Praça Brigadeiro Sampaio ao longo de aproximadamente 70 hectares. O projeto para o Parque da Harmonia previa a construção de uma marina com capacidade para o atracamento de 500 barcos, uma mini fazenda de 6 hectares com banhado, a construção de um estádio, 25 campos de futebol, churrasqueiras e lagos.

Finalizando, o relatório comparou a média anual de 40 mil mudas de plantas, folhagens e árvores que foram postas no ano de 1976 (antes da criação da Secretaria Municipal do Meio Ambiente), com a média anual de 1977 até 1981 resultando no montante de 196.200 mudas, ou seja, 537 plantadas por dia.¹⁴¹

- Prefeitura Municipal de Porto Alegre Relatório do Exercício de 1982:

No último Relatório assinado pelo Prefeito Socias Vilella, manteve-se o destaque aos trabalhos realizados na Reserva do Lami e no Parque Saint Hilaire, além da menção ao Minizoo Paulo Gama – no Parque Farroupilha, que mantinha na época 246 animais em meio ao espaço urbano.

Em 1982, 43.500 metros quadrados de áreas verdes passaram por manutenções que visaram a limpeza e implementação de equipamentos de lazer e recreação. São também citadas as áreas capinadas, fertilizadas e irrigadas, além dos cortes de grama e das varrições. No mesmo ano Porto Alegre recebeu um acréscimo de 224 áreas verdes urbanizadas, entre elas, praças (142), parques (5) e verdes complementares (77), totalizando 3,3 milhões de metros quadrados. Os parques Marechal Mascarenhas de Moraes (18 hectares) e Harmonia (65 hectares) foram entregues juntamente com mais 4 praças.

No total houve um acréscimo do ano anterior para 1982, passando de 16,71 milhões para 18,3 milhões de metros quadrados, dentre os quais 8,9 milhões são

¹⁴⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1981**, op. cit.. p. 51.

¹⁴¹ Ibid. p. 52.

áreas reservadas. Assim, Porto Alegre contou no final da administração de Socias Vilella com 848 áreas verdes.

O documento encerra com algumas notas sobre a importância da conscientização ambiental, mas, no que diz respeito ao objeto da presente pesquisa importa enfatizar as áreas verdes às margens do Guaíba, as quais foram citadas remetendo à união da vida campestre com a vida citadina:

O Parque da Harmonia, juntamente com o Parque Marinha do Brasil e Praça Brigadeiro Sampaio, criou um verde contínuo incrustado em pleno centro de Porto Alegre [...] passou a garantir mais um pulmão verde à zona central, além de oportunizar um maior contato dos habitantes da Capital com o Rio Guaíba. [...] Com uma programação de características essencialmente regionais [...] É o folclore gaúcho chegando ao nosso homem urbano.¹⁴²

Nesse sentido, as áreas verdes implementadas às margens do Guaíba, entre elas o Parque Marinha, estiveram inseridas em um contexto político e social de significativa atenção à questão ambiental. A análise dos relatórios administrativos de Thompson Flores e Socias Vilella revelaram um crescente investimento na manutenção e criação de praças e parques, além da implementação de gramado nos canteiros, buscando amenizar o “peso” do concreto.

Os anos de 1969 a 1974 contaram com menor ênfase nos verdes urbanos, se comparado com os anos de 1975 a 1982. Socias Vilella de fato ampliou a quantidade desses espaços e reforçou sua política a partir da criação da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Lei do Impacto Ambiental. O Plano Diretor de 1979 também foi um indício de que a preocupação ecológica estava inserida no contexto urbano, mesmo que o debate das diretrizes urbanas não tivesse sido levado à população.

Contudo, pôde-se observar que desde o primeiro ano de mandato de Thompson Flores (1969) existiu um espaço para tornar público o que foi feito em relação às áreas verdes. Esse espaço cresceu gradativamente, mas a ênfase dessa administração foi explicitamente determinada: o tráfego. Socias Vilella, por sua vez, herdou a cidade de Porto Alegre com perimetrais, elevadas e túneis e pôde

¹⁴² PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1982**, p. 50.

dispensar maiores esforços na questão dos verdes urbanos e nas áreas nativas de preservação. Além disso, diferentemente de seu antecessor, Vilella fez parte de um contexto diferenciado na medida em que se aproximou mais da abertura política, da crescente pressão da sociedade civil em participar do planejamento urbano e de uma concretude maior em relação às preocupações com o meio ambiente.

Os relatórios analisados representam a política adotada em Porto Alegre por diferentes administradores e revelam que a questão do verde se apresentou acima da questão ideológica, além disso, a política de urbanização acompanhou tendências mais amplas do pensamento sobre a problemática verde x urbano no cenário mundial do período. Nesse sentido, os técnicos da municipalidade dos anos 1970 foram estimulados não só pela tecnocracia, mas também pela experiência acumulada através dos estudos do princípio do século XX que visavam compreender as relações entre a cidade e a sociedade, bem como a cidade e suas diretrizes urbanas.

A cidade é onde a política, as dinâmicas sociais, a economia, os condicionantes físico climáticos e a cultura se integram. Nesse sentido, nos anos 1960 e 1970 em Porto Alegre, os dispositivos legais aplicados no planejamento urbano das áreas verdes não se sobrepuseram em termos absolutos aos demais elementos compositivos da cidade. Em outras palavras, a formação da paisagem urbana se deu através de um jogo de forças que ora pendeu para os condicionantes econômicos, ora sociais, ora políticos. Mesmo considerando que no período analisado o diálogo entre o poder público e a sociedade civil tenha sido restrito, pôde-se constatar, por meio da imprensa e também através da formação e crescente fortalecimento das organizações ecológicas no Estado, pressões significativas considerando o contexto, em relação às metamorfoses que se apresentavam.

Trata-se aqui de considerar que o planejamento urbano é composto por concepções de cidade que são diferentes entre si, mas, que não são alienígenas umas às outras – compartilham conhecimentos comuns e se inter-relacionam. Isso quer dizer que, no caso do planejamento urbano de Porto Alegre nos anos 1960 e 1970, a tecnocracia ditou as regras, mas foi condicionada pela experiência dos diferentes técnicos atuantes, pelos debates internacionais e regionais sobre a conscientização ambiental, pelos limites geofísicos e econômicos, bem como pela historicidade da relação entre homem e natureza no espaço urbano. Não significa

dizer que os condicionantes atuam em igual força e medida, mas sim simultaneamente, em níveis de intensidade distintos em constante mutação.

4 ZONA SUL DE PORTO ALEGRE: HOMEM E NATUREZA AO SUL DA METRÓPOLE

4.1 A RELAÇÃO HOMEM X NATUREZA NA ZONA SUL DE PORTO ALEGRE: OS BALNEÁRIOS

A história da zona sul de Porto Alegre foi condicionada pelo afastamento em relação ao centro da cidade. Nesse sentido, em certa medida, o local cresceu desconectado dos avanços relativos às políticas urbanas centrais, bem como às dificuldades concernentes ao adensamento habitacional característico da área central. Além disso, a trajetória das dinâmicas sociais sulistas foi fortemente condicionada pelas atividades agrícolas, ligadas ao estreito contato com áreas verdes e campos produtivos e também pela interação cotidiana com as águas do Guaíba, tanto nas atividades de pesca quanto nos banhos durante as estações mais quentes.

Dentro do contexto das discussões históricas sobre a zona sul de Porto Alegre, Hilda Hubner Flores propõe que a cronologia da região pode ser dividida em quatro fases, de acordo com seu desenvolvimento. Primeiramente a fase de sesmaria (do séc. XVIII até o último quartel do séc. XIX), a fase de colonização (último quartel do séc. XIX), a fase balneária (de 1900 a 1930) e, finalmente, a fase de conurbação (de 1930 até nossos dias).¹⁴³

Assim, a primeira fase caracterizou-se pelo estabelecimento de Dionísio Rodrigues Mendes que, juntamente com Jerônimo de Ornellas e Sebastião Francisco Chaves, foi designado a ocupar parte do território que, em 1772, viria a ser o loteamento no qual se originaria a capital do Rio Grande do Sul. Dionísio Rodrigues Mendes recebeu o montante de terras respectivas aos atuais bairros Cavalhada, Camaquã, Vila Assunção, Tristeza, Vila Conceição, Pedra Redonda, Ipanema, Espírito Santo, Guarujá, Vila Nova, Belém Novo e Belém Velho¹⁴⁴. Nesse

¹⁴³ FLORES, Hilda. **Tristeza e Padre Reus**. Porto Alegre: ELAPE, 1979, p. 11.

¹⁴⁴ A localização do atual bairro Assunção ficou conhecida como “Ponta do Dionísio” remetendo ao nome do proprietário e citado na crônica A Praia de Belas de Aquilino Porto Alegre: “Marginei toda a curva suave que vai até a ponta do Dionísio, tracejando a largas pinceladas o que com a imaginação ia vendo e só depois de chegado a este ponto da crônica é que ocorreu que teria feito muito melhor,

último ele construiu a sede de sua fazenda e conforme seus filhos e genros atingiram idade suficiente, herdaram uma parcela da sesmaria e estabeleceram-se com suas famílias.

André Bernardes Rangel, filho de Dionísio Rodrigues Mendes, herdou parte das terras do balneário e situou sua fazenda onde hoje se localiza o bairro Ipanema. Seu sogro, José da Silva Guimarães Tristeza, foi o proprietário das demais terras e se estabeleceu Vila Conceição. “As terras de José da Silva Guimarães Tristeza iniciaram na Ponta dos Cachimbos, provavelmente na rua Emilio Meyer onde esta entesta com o Guaíba [...]”¹⁴⁵ André Bernardes Rangel e José da Silva Guimarães Tristeza faleceram no ano de 1826. O primeiro, três anos após sua esposa, deixou as terras de herança aos filhos e genros, o segundo, teve parte de suas terras (onde hoje corresponde ao bairro Tristeza*) compradas por Manoel José Sanhudo. Este, por sua vez, veio a falecer em 1854 deixando aos filhos Patrício José Sanhudo e Apolinário Sanhudo a propriedade das terras.

Em 1876 Guilherme Ferreira de Abreu adquiriu as terras relativas aos atuais bairros Tristeza, Vila Conceição, Camaquã, Cavalhada e Vila dos Bancários.¹⁴⁶ Segundo Flores, foi Guilherme Ferreira de Abreu quem possibilitou a ocupação mais ampla do território, através de loteamentos postos a venda:

Na Tristeza Guilherme Ferreira de Abreu adquiriu uma gleba relativamente grande de terras [...] em 1876 procedeu ao seu loteamento, com vistas à ocupação efetiva. [...] O certo é que Guilherme Ferreira de Abreu foi o pioneiro a dar condições, através de loteamento, para povoamento e ocupação efetiva com atividade agrícola, a uma gleba de terras que outrora integrou a sesmaria de Dionísio Rodrigues Mendes.¹⁴⁷

se tivesse tomado o trem do riacho e fizesse uma excursão de verdade, vendo e sentindo até a Pedra Redonda.” In: PORTO ALEGRE, Aquilles. **História Popular de Porto Alegre**. Porto Alegre: EU, 1994, p. 43.

¹⁴⁵FLORES, Hilda. op. cit., p. 19-20.

* A origem do nome Tristeza remete a diferentes, curiosas e, por vezes, contraditórias versões. Entre elas a de Ary Veiga Sanhudo que atribui o nome do bairro à sensação ultrajante e deprimente provocada pelo comportamento libertino de uma viúva nos raros habitantes do lugar. Além dessa, existe mais uma versão de Ary Sanhudo e outras de Walter Spalding e do Pe. Ruben Neis. Ver: Ibid. p. 25-27

¹⁴⁶ Cf. Flores: “Cabe aqui identificar quem foi Guilherme Ferreira de Abreu, de vez que houve três personagens homônimos: pai, filho e neto [...] Aquele que nos interessa no presente caso, isto é, o proprietário de terras na Tristeza, era o filho”. Ibid. p. 28.

¹⁴⁷ Ibid. p. 30.

Ainda segundo a autora, as inscrições nas lápides tumulares de Guilherme Ferreira de Abreu e de sua primeira esposa, D^a Ubaldina Damasceno de Abreu, presentes no Cemitério Municipal do Morro do Osso, podem confirmam a afirmação:

Guilherme Ferreira de Abreu (filho) foi casado duas vezes: a primeira com Ubaldina Damasceno de Abreu [...] Este casal está enterrado no cemitério municipal do Morro do Osso, na Tristeza, cuja área ficava dentro das terras adquiridas por Guilherme em 1876 [...] (*as tumbas*) Levam os seguintes dizeres:

“Aqui jaz Guilherme Ferreira de Abreu, Fundador da Tristeza. Falecido em 27 de outubro de 1902. Tributo de seus filhos Alfredo e Ambrosina”. “Aqui jazem os restos mortais de D^a Ubaldina Damasceno de Abreu. F. com 67 annos a 15 de junho de 1891”. [...] Após a morte da primeira esposa, Guilherme casou com Rosa Maria da Silva Abreu [...].¹⁴⁸

A partir do último quartel oitocentista, outros nomes agregaram-se a lista de loteadores dos terrenos da zona balneária, entre eles Otto Niemeyer e Wenceslau Escobar. No mesmo período, iniciou a fase de colonização com a chegada dos primeiros imigrantes à região, em sua maioria italianos, dando início a ocupação dos bairros Vila Nova, Teresópolis e Vila Conceição. Guilherme Ferreira de Abreu trouxe os imigrantes que se situaram em Teresópolis, Antonio Monteiro Martinez loteou os terrenos da Vila Conceição e a Vila Nova desenvolveu-se a partir das famílias Giacomo, Pastro, Morandi, Antonio Dani, Tomaso Fragazza, Luiz Bertoni, Domenico Tomazoni, Luiz Roman, Passuelo, José Dartezzini, Valentin Moresso, Giuseppe Dela Riva, Pietro e Tomaso Moranda, trazidas por Vicente Monteggia na última década do século XIX.

O início do século XX apresentou variação significativa nos usos das terras analisadas: foi o começo da fase balneária:

As praias de mar eram ainda de difícil acesso, pela precariedade de vias e meios de locomoção. [...] havia praticamente duas opções para veraneio das famílias porto-alegrenses: Canoas, com vastas chácaras de figueiras frondosas, acessível por ferrovia com desembarque na estação local, ou por rodovia precária; e a zona sul, mais próxima e onde amenas praias e o encanto da beleza natural cativavam o visitante [...].¹⁴⁹

¹⁴⁸ Ibid. p. 29.

¹⁴⁹ Ibid. p.57.

Nesse sentido, à parte da implantação da natureza na cidade, o homem seguiu buscando estar em meio aos elementos naturais para além dos limites da *urb*. Sendo assim, a partir de meados do século XVIII e XIX, estabeleceram-se paulatinamente os lazeres e estadas em meio ao ambiente campestre e marítimo, respectivamente. Segundo Joana Schossler:

Os banhos possibilitaram uma nova forma de sociabilidade, permitindo encontros imprevistos entre pessoas que procuravam as águas com finalidade medicinal ou apenas para uma simples vilegiatura que permitia uma vida de festas, prazeres, jogos e espetáculos musicais.¹⁵⁰

Similarmente ao desfrute do campo, as horas à beira da água consolidaram-se enquanto hábitos profundamente enraizados na cultura ocidental, difundidos pela crescente popularização dos hábitos em prol de uma mudança de ares, benéfica à saúde.

Na antiguidade, a prática dos banhos termais estava ligada à cura e ao prazer. Entretanto, essa perspectiva foi aos poucos alterada, na medida em que se fortalecia a associação entre as águas e mistérios insondáveis endossados pelas superstições religiosas (o Dilúvio, monstros marinhos, entre outros), bem como o julgamento de que este elemento seria causador dos mais diversos males, tais como irritações na pele e contágio de doenças. Foi somente no século XVIII que os benefícios trazidos pelos banhos, geralmente em estações termais, foram sendo lentamente incorporados às práticas das elites europeias.

No século XIX, a cura pelas águas já contava com luxuosos estabelecimentos para o desfrute salutar das elites. Concomitantemente, os sanatórios empregavam tratamentos em água para alienados e histéricos, a partir do aval médico que, desde o século XVIII, com redescobrimto das contribuições de Hipócrates sobre o ar, água e lugares, fortaleceram as relações de cura provenientes do contato humano com os elementos naturais.¹⁵¹

¹⁵⁰ SCHOSSLER, Joana. “**A nossas praias**”: Os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre, 2010, p. 20.

¹⁵¹ Ibid. p. 19-20.

Os banhos marítimos motivados pela cura passaram a ser compostos por motivações menos pragmáticas ao serem apreciados enquanto fonte de deleite e diversão. Não se trata de uma substituição de paradigmas, mas sim de um elemento a mais atuando nas práticas sociais que, com as mudanças desencadeadas pela Revolução Francesa e pelas revoluções da primeira metade do XIX, alteraram os diferentes estratos sociais e seus códigos de conduta. Considerando a chegada da imigração europeia ao Rio Grande do Sul no século XIX, Schossler traça um paralelo entre o advento da vilegiatura no litoral norte do Rio Grande do Sul com as práticas e mentalidades incorporadas por esses grupos às dinâmicas na nova terra.¹⁵²

No caso da vilegiatura nas águas da zona sul de Porto Alegre, o afastamento em relação ao perímetro central caracterizou a região como destino no qual os habitantes da capital buscaram, desde o início do século XX, estar em contato com a natureza. Nesse caso, a relação entre os habitantes e o elemento natural caracterizou-se mais acentuadamente em função das águas. O Guaíba, portanto, foi elemento constante nas demandas por uma maior interatividade entre a cidade e a paisagem natural, seja no estabelecimento dos balneários na zona sul, seja nos planejamentos urbanos e paisagísticos para a Praia de Belas, seja na construção do Parque Marinha do Brasil.

Os balneários da Tristeza* não fugiram à premissa do encontro com a natureza mediado pelas comodidades da civilização. Significa dizer que, a partir do ano de 1900, com o aprimoramento da Ferrovia do Riacho, que ligava o centro ao arrabalde balneário, muitos habitantes da cidade partiram em busca de dias aprazíveis em temperaturas mais amenas às margens do Guaíba.¹⁵³ Segundo Olynhto Sanmartim:

¹⁵² Ibid. p. 91.

* Segundo Célia Ferraz de Souza, a Tristeza compreendia um território maior do que se conhece atualmente, pois faziam parte também as áreas dos bairros Vila Assunção, Vila Conceição, parte do Camaquã e Pedra Redonda. Em razão disso, trataremos como balneários da Tristeza por abranger as demais localidades. Ver: WILKOSZYNSKI, Artur do Canto., SOUZA, Célia Ferraz de. Tristeza: a imagem que formou sua imagem. p. 181-188. In: SOUZA, Célia Ferraz de., PESAVENTO, Sandra Jatahy (orgs). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: UFRGS, 1997.

¹⁵³ Cf WILKOSZYNSKI, Artur do Canto., SOUZA, Célia Ferraz de. In: **Análise do percurso do trem da Tristeza**. Porto Alegre: FAPERGS, 1991. Não paginado: "O Projeto da ferrovia conhecida como Trem da Tristeza surgiu aproximadamente no ano de 1893 em virtude da necessidade de um serviço mais eficiente e salubre de coleta e despejo de dejetos. [...] Um estudo feito pela inspetoria de higiene determinou que o local de despejos fosse transferido para a Ponta do Dionysio – local apontado como ideal para este fim por estar distante da zona urbana [...]. O início das obras de construção da ferrovia

A população da cidade procurava recrear-se nos dias de descanso em arrabaldes aprazíveis, onde a bela natureza brasileira esmerou-se nos seus caprichosos arabescos de atraente beleza. [...] Canoas ficava um pouco afastada da cidade [...] Belém Velho, Vila Nova, Belém Novo também bastante fora da periferia. O que efetivamente encantava, por uma série de lindas atrações, comodidade de locomoção e aproximação da cidade, era Tristeza, arrabalde situado em grande parte à beira-rio com espesso arvoredo e suas casas típicas de moradores permanentes e outras residências de famílias da capital.¹⁵⁴

O autor enfatizou também as atrações culturais locais, muitas das quais deram origem ao Clube Jocotó: “[...] eram improvisadas, e mesmo programadas, festividades as mais variadas, de tal modo que surgiu a ideia de ser criada uma sociedade [...] A denominação da notável entidade foi a de “Clube Veranista Jocotó” [...].”¹⁵⁵ Sanmartim também ressaltou o caráter bucólico do balneário:

Singular encanto apresentava [...] a zona ribeirinha protegida pela sombra amena de árvores frondejantes e de jardins caprichosamente relvados. O perfume de resinas e dos vegetais circundantes [...] todo esse quadro de uma pastoral de sonhos, propiciava aos moradores ocasionais, um repouso de plena quietude que só ao fim do dia despertava para o buliço da vida social despreocupada. Remansos bucólicos inspiravam musicalidade feliz de um ambiente sempre desejado e nunca esquecido.¹⁵⁶

Em 1912 executou-se a ligação da praia da Tristeza com a praia da Pedra Redonda, a partir de uma escavação na rocha para a passagem dos trilhos. “Até então o acesso à praia da Pedra Redonda se dava ou por meio de barcos a vapor, que saíam de Porto Alegre e ancoravam em frente à praia, ou a partir da estação da Tristeza desde onde o trajeto era percorrido a pé.”¹⁵⁷ Souza e Artur do Canto Wilkoszynski concordam em afirmar que o desenvolvimento dessa região balneária

deu-se no dia 20 de setembro de 1894 [...]. As obras prolongaram-se por todo o ano de 1895 e boa parte de 1896 [...].”

Em função da cheia de 1897 a linha férrea foi interrompida, o plano era então reconstruir a estrada até a Teresópolis, contudo a população da Tristeza insistiu que fosse retomada a obra até essa localidade, o que se consolidou no ano de 1900. Nesse período inaugurou-se uma nova fase na história da rodovia e da Tristeza na medida em que o transporte não mais se limitava ao asseio público, mas também à locomoção da população.

¹⁵⁴ SANMARTIN, Olyntho. **Um ciclo de cultura social**. Porto Alegre: Sulina, 1969, p. 63.

¹⁵⁵ Ibid., p. 65-66.

¹⁵⁶ Ibid., p. 63.

¹⁵⁷ WILKOSZYNSKI, Artur do Canto; SOUZA, Célia Ferraz de. In: **Análise do percurso do trem da Tristeza**. op.cit. não paginado.

se deu progressivamente na primeira metade do século XX, coincidindo com o estabelecimento e apogeu da via férrea. Ainda segundo os autores:

Os parcelamentos oficiais feitos nesta área ocorreram, quase em sua totalidade, justamente na época de funcionamento da ferrovia. [...] Após este período surgiram apenas alguns loteamentos pequenos sendo que o crescimento da região deveu-se ao contínuo fracionamento dos lotes já existentes e consequente densificação da área.¹⁵⁸

Entretanto, o desfrute das águas do arrabalde seguiu as normas de distribuição de espaço cidadinas – baseadas nas diferentes estratificações sócio econômicas –, na medida em que as populações de baixa renda faziam seu recreio em margens afastadas das famílias tradicionais da capital. Segundo Schossler:

[...] a distinção entre o burguês e o trabalhador que encontrava nas águas o refúgio para o “calor infernal” das ruas da capital, era delimitado entre as praias particulares e as praias populares, onde a organização do balneário se diferenciava pela estrutura, que não apresentava casa para troca de roupas, falta de sombra e de serviços gastronômicos.¹⁵⁹

A figura abaixo expressa a proposta de construção de um “balneário aristocrático” para servir ao gosto das elites:

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ SCHOSSLER, Joana. “**A nossas praias**”: Os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul. op. cit. p. 87-88.

Figura 12 – Anúncio publicitário Villa Assunção.



Fonte: Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul Ano 1, Setembro de 1945, n. 2, p. 5.

Souza e Wilkoszynski compartilharam essa perspectiva ao atestarem que havia uma clara delimitação de usos da praia a partir da análise da localização das construções residenciais. “As áreas residenciais de elite, definidas por construções de melhor qualidade, ocupavam uma faixa de terras ao longo da orla, as populações menos privilegiadas permaneciam do outro lado da ferrovia, no interior da região, desenvolvendo atividades agrícolas.”¹⁶⁰ Assim, a Tristeza correspondia às exigências das famílias abastadas da capital enquanto alternativa à vida cidadina em função da beleza natural, da proximidade com o centro, disponibilidade de terrenos para construir, bem como pela facilidade do transporte ferroviário.

Na segunda metade dos anos 1930 o trem foi desativado face ao advento dos ônibus e automóveis, desencadeando pavimentações e novos loteamentos de padrão elevado no intuito de atrair mais moradores à região. Em 1932 foi aprovado o loteamento da Vila Conceição (primeira fase), em 1938 a Vila Assunção e o Jardim Yacht Club e, um ano mais tarde, a segunda fase da Vila Conceição.

¹⁶⁰ WILKOSZYNSKI, Artur do Canto., SOUZA, Célia Ferraz de. **Tristeza**: a imagem que formou sua imagem. op. cit., p. 186.

Figura 13 – Anúncio publicitário Vila Conceição.



Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, Outubro de 1935, n. 13.
sp.

Expandiram-se então as construções, tais como novas residências – muitas delas promovidas a moradias permanentes pelo ano todo –, hotéis, padarias, confeitarias, cinemas, escolas, posto policial, entre outras, que transformaram o balneário em área residencial e, posteriormente, em bairro.

4.1.1 O balneário-modelo: Projeto de urbanização da Vila Assunção

Os balneários da orla sul tiveram sua fase de surgimento e apogeu na primeira metade do século XX, estendendo-se até fins dos anos 1960. Contudo, destacamos aqui o balneário da Vila Assunção como exemplo entre os demais, em função de ter sido concebido a partir de uma proposta mais elitizada para servir os veranistas ilustres da capital. Nesse sentido, foi encontrada maior quantidade de material sobre esta parte específica da orla sul e, além dos anúncios imobiliários (que a maioria dessas praias apresentou), encontrou-se em um fascículo do Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul 12 páginas dedicadas ao projeto da Vila Assunção.¹⁶¹

O engenheiro Ruy de Viveiros Leiria respondeu pela idealização do projeto, pensado, segundo ele, no ano de 1937 e que propunha a construção de um balneário cujas obras foram “inspiradas nas mais belas praias uruguaias, tais como:

¹⁶¹ **BOLETIM DA SOCIEDADE DE ENGENHARIA DO RIO GRANDE DO SUL**. n. 31, Jan. 1940. Engenheiro Ruy de Viveiros Leiria. Projeto de Urbanização da Vila Assunção: Memorial descritivo.

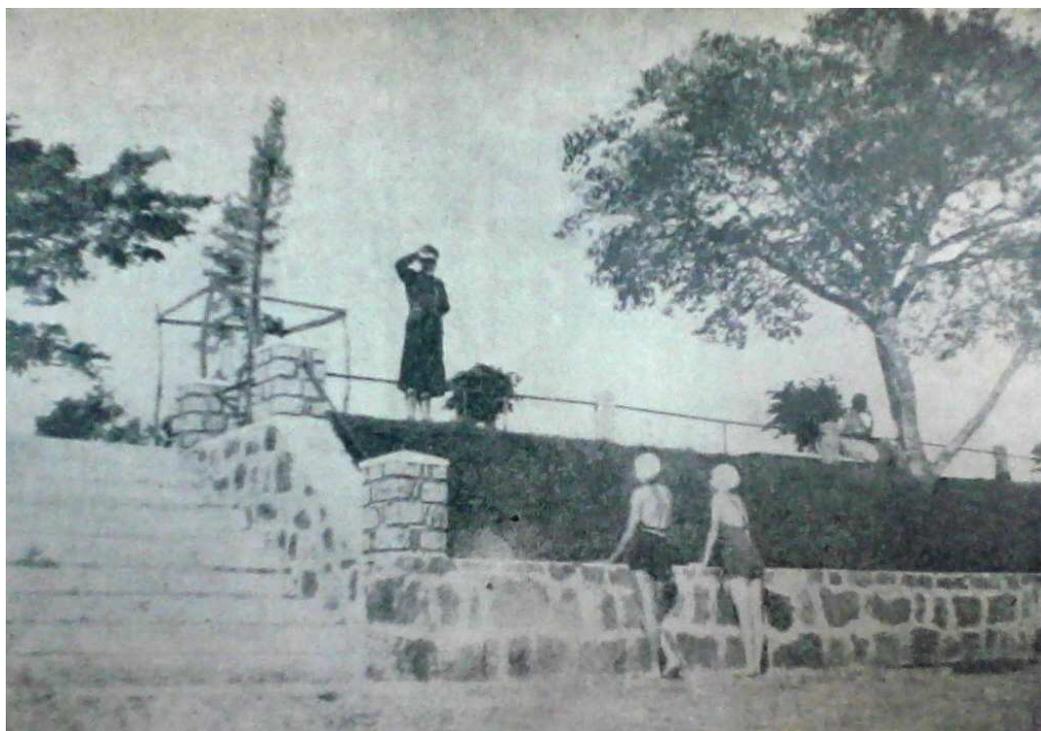
POCITOS, MAVIN, CARRASCO, etc.”¹⁶² O plano urbanístico consistiu em três pilares básicos: loteamento, abastecimento de água potável e canalizações de esgoto fluvial.

O terreno no qual o projeto definiu instalação havia pertencido ao Estado e era utilizado como pedreira, contudo, em 1940, o local já pertencia a Imobiliária Vila Assunção LTDA. e se mostrou significativamente apropriado para a empreitada. Leiria descreveu a paisagem nas seguintes palavras:

Uma parte do litoral é grandemente acidentada e rochosa; a outra é orlada por uma praia excelente e rasa. É um local de belíssimo aspecto, donde se domina, não só o casario brando da cidade e as formosas curvas que o Guaíba descreve nas cercanias da metrópole, como todo o panorama que esse magnífico estuário nos oferece.

O panorama propício à contemplação e às atividades de lazer à beira do Guaíba ganhou a atenção das famílias capazes de arcar com os custos, as quais se estabeleceram nas casas dispostas ao longo da orla e desfrutaram os usos do local.

Figura 14 – Banhistas na orla da Vila Assunção.



Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul Janeiro de 1940 nº31
p23.

¹⁶² Ibid. p. 28.

O projeto urbanístico destacou a contemplação da paisagem local enquanto fator essencial na disposição dos lotes, das habitações e da vegetação. Nesse sentido, “a arborização deverá ser feita de tal modo que não venha dificultar a iluminação e a visibilidade nos cruzamentos e tampouco a vista das habitações. [...] Deve-se preferir árvores cuja copa se desenvolva em sentido horizontal.”¹⁶³

A planta baixa do loteamento sugere a implantação de verdes distribuídos de forma equilibrada nas ruas e quadras, compondo um empreendimento no qual a natureza estava presente, assim como o conforto dos equipamentos urbanos.

Figura 15 – Planta do loteamento da Vila Assunção “Balneário Aristocrático”.



Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, Janeiro de 1940, n. 31, sp.

Similarmente, o projeto enfatizou a presença de áreas gramadas e espaços vazios para a futura construção de parques, reconhecendo o verde como elemento compositivo básico do objetivo de integrar espaço natural e espaço construído ao qual se propunha o plano:

Previu-se o máximo de área gramada. Os perfis transversais das ruas contêm, entre a pista e os passeios, duas faixas gramadas, onde deverão ser plantadas árvores de sombra. [...] Entre a avenida do litoral e a praia deixamos em certos trechos uma faixa verde muito

¹⁶³ Ibid. p. 24.

larga que poderá ser utilizada futuramente para pequenos parques a beira-rio.¹⁶⁴

O engenheiro finaliza o texto agradecendo à Cia Predial e Agrícola, à Imobiliária Vila Assunção LTDA, ao Dr. Ernesto di Primio Beck, ao Eng^o Clovis Pestana e ao Sr. Luiz Alberto Coronel (gerente da Imobiliária Vila Assunção) “a cujo espírito culto e elevado sentimento estético muito devemos, na realização dos melhoramentos da praia e ajardinamentos de logradouros e cabanas rústicas.”¹⁶⁵

Além disso, Leiria chamou a atenção para seu posicionamento em relação à correta distribuição das atividades (comerciais, industriais, habitacionais, entre outras) de acordo com as regiões. Para ele, esse zoneamento se deu, até certo ponto, de forma natural, contudo é necessário que se exija das autoridades um “modo científico onde precisamente localizar as indústrias e o comércio”, deixando claro que os balneários da zona sul não eram compatíveis com tais elementos.¹⁶⁶

4.2 URBANIDADE E PAISAGEM NATURAL: PROJETOS E POLÍTICAS URBANAS PARA A ORLA DA PRAIA DE BELAS

A análise da história dos planos urbanos desenvolvidos para a Praia de Belas justificou-se, pois através da verificação desses estudos foi possível perceber as permanências e alternâncias em relação ao que se pretendeu para a região, na medida em que revelaram os padrões urbanos aos quais foi associado o local no qual o Parque Marinha foi implementado.

Assim, constatou-se que o primeiro estudo desenvolvido para o aproveitamento da orla sul – denominada Praia de Belas* –, foi executado no ano de

¹⁶⁴ Ibid. p. 19-22.

¹⁶⁵ Ibid. p. 28.

¹⁶⁶ Ibid. p. 26. No item 3.2.1.2 desenvolvemos mais sobre a pretensa vocação da zona sul e da zona norte.

* O bairro Praia de Belas nasceu no primeiro triênio de 1800. No local havia a estância de Antônio Rodrigues Belas, procurador da Santa Casa de Misericórdia no ano de 1831. Posteriormente, as terras próximas tornaram-se propriedade de José da Silva Guimarães, para o estabelecimento de sua olaria. Seu nome primitivo foi “Estrada de Belas” e abrigou o “Mercado de escravos” até aproximadamente 1880 e a “Casa dos Imigrantes” entre 1850 e 1870, no Porto dos Imigrantes, ocupado, mais tarde, por um batalhão da Brigada Militar. Tornou-se bairro através da lei nº2011 de 7 de dezembro de 1959. Cf: *Jornal Zero Hora* do dia 29 de novembro de 1991, p. 8.

1894 por uma empresa holandesa e previa a ampliação da faixa de terra por aterro e a construção de diques¹⁶⁷. A partir de então, os principais planos urbanísticos da cidade buscaram elaborar soluções para a região, apostando no estreitamento dos laços entre a cidade e o Guaíba, na construção de um bairro residencial e no provimento de mais áreas verdes.

Tais estudos iniciaram em 1914 com o *Plano de Melhoramentos* de Moreira Maciel, seguido, em 1936, pela *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* desenvolvido pelo engenheiro Ubatuba de Faria e pelo arquiteto Edvaldo Pereira Paiva; passando pelos projetos do arquiteto Arnaldo Gladosch entre 1938 e 1940; pelo *Pré-plano de 1951* de Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro e, no mesmo ano, pelo *Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas* também executado por Paiva. Em 1955, através da Lei nº 1487 foi aprovado o *Plano Definitivo para a Praia de Belas*, incorporado em 1959 ao Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre pela Lei nº 2046 e alterado em 1961 e 1970 pelas leis nº 2330 e 3414, respectivamente, dando origem ao *Novo Projeto Praia de Belas*.¹⁶⁸

4.2.1 Plano de Melhoramentos (1914)

No período de desenvolvimento das primeiras propostas, a localidade da Praia de Belas apresentava dificuldades em relação às condições sanitárias, pois vinha sendo utilizada como depósito de lixo. Nesse sentido, Moreira Maciel propôs um cais de saneamento sobre área aterrada que, por sua vez, seria contornada por uma avenida que se estenderia pela orla. Tal avenida seria a continuação da avenida do porto, atual Avenida Mauá e seguiria até a Tristeza. A proposta de 1914 baseou-se na articulação de diferentes pontos da cidade através de um sistema de ruas e avenidas buscando organizar a expansão da malha urbana e estabelecer ligações entre o centro e a periferia.

No estudo, o cais de saneamento localizava-se na Ponta da Cadeia e se consolidava como porta de entrada da cidade seguindo os princípios compositivos

¹⁶⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964**, op. cit., p. 63.

¹⁶⁸ Seguimos a sequência dos planos elaborados estabelecida pela arquiteta Maria Dalila Bohrer nos estudos citados a seguir.

da estética barroca, nos quais os pontos focais destacavam-se como símbolos da cidade.

Observou-se no Plano de Melhoramentos uma tendência que seguiu se fortalecendo nos planos subsequentes, qual seja, a vocação estipulada para a orla norte e para a orla sul. Trata-se da consolidação da relação entre o tratamento urbano e as atividades desenvolvidas no local, condicionando a orla norte enquanto estrutura industrial e comercial de caráter viário e portuário, e, a orla sul enquanto proposta de estabelecimento de bairro residencial provido de verde no qual urbanidade e paisagem natural integram-se em um caráter que mescla o pitoresco e a racionalidade urbana.* Segundo Bohrer:

Se por um enfoque, podemos interpretar que o desenho da margem sul, enseada, Praia de Belas estava comprometido com o modelo inglês de cidade jardim, idéia de cidade integrada com seu meio natural, sob outra ótica enquadra-se também no discurso higienista do modelo haussmanniano, saneamento, embelezamento, valorização do ambiente natural através da criação de áreas verdes públicas, parques, praças, etc...¹⁶⁹

Assim, Maciel consagrou a fórmula urbana que aliou saneamento, organização e embelezamento propondo para a Praia de Belas uma renovação que objetivou integrá-la à cidade.

4.2.1.1 As diferentes vocações da orla norte e da orla sul: O caso da *localização do Matadouro e o “Zoning”*

Dois anos antes do lançamento dos estudos sobre a urbanização de Porto Alegre, produzido por Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, o texto intitulado *A localização do Matadouro e o “Zoning”*, assinado pelo engenheiro Clovis Pestana no ano de 1934, dizia respeito à tentativa de sinalizar para o poder público a

* Cabe esclarecer aqui que o eixo da Avenida Sepúlveda proporcionou integração entre o Guaíba e a cidade, contudo destacou-se por estar inserido em local de intenso fluxo comercial e alfandegário, diferente, portanto, das intenções contemplativas em relação à orla sul, ainda que esta, previsse comércio e serviços.

¹⁶⁹ BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 2001, p. 13.

necessidade de que se determinassem locais apropriados ou não para determinadas obras e atividades. Nesse sentido, Pestana deixou claro sua percepção de que os bairros de caráter mais sofisticado estavam sendo construídos em direção à zona sul, enquanto que os bairros operários já estavam fixados na direção norte, e isso deveria ser mantido. A discussão foi desencadeada pela suposta possibilidade de construção de um matadouro e instalações anexas na zona sul. Para Pestana:

[...] de acordo com a tendência natural do desenvolvimento de Porto Alegre, o seu matadouro e industrias anexas, fábrica de adubos, preparo de couros etc., devem ser localizados para os lados do rio Gravataí, para onde vão se estendendo os bairros industriais e operários, São João e Navegantes. [...] E se dentro do município de Porto Alegre, não existir área alguma em condições de satisfazer todas as exigências de um matadouro modelo, nada impede que seja localizado num município vizinho.¹⁷⁰

O engenheiro segue chamando atenção para a importância do zoneamento, o qual deveria ser estabelecido a fim de legitimar o caráter das localidades da cidade, afirmando que:

São incalculáveis os prejuízos que sofrerão com a passagem dos trens de gado essas zonas residenciais, das mais bem edificadas da cidade. A primeira consequência será a desvalorização brusca, vertiginosa da propriedade privada. E todos esses males serão oriundos de um erro inicial, a localização do matadouro e indústrias anexas, numa zona naturalmente reservada para a extensão de uma das partes residenciais chiques da cidade e em situação diametralmente oposta a dos arrabaldes industriais e operários, em contradição, portanto flagrante, com os princípios fundamentais, básicos do “zoning”.¹⁷¹

No texto, o engenheiro indicou que, no seu entender, o “zoning” é a tendência *natural* através da qual uma cidade se organiza espacialmente, estabelecendo zonas industriais, residenciais e comerciais. Contudo, não destacou com tamanha ênfase que a disposição espacial da cidade e seus elementos estava igualmente condicionada pelo planejamento urbano.

¹⁷⁰PESTANA, Clovis. A localização do Matadouro e o “Zoning”. In: **BOLETIM DA SOCIEDADE DE ENGENHARIA DO RIO GRANDE DO SUL**. n. 9, Jul. 1934, p. 326.

¹⁷¹ Ibid. p. 327.

Pestana também sugeriu os usos que poderiam ser dados à região ao invés da construção do matadouro, associando o estabelecimento das elites nas áreas que apresentavam maior quantidade de áreas verdes. Para ele a área deve ser “reservada para um parque, um jardim botânico, um Country Club ou um Jockey Club. [...] para esses lados vai se estendendo uma das zonas residenciais chiques da cidade. Nada mais acertado do que reservar aí, uma área, para, futuramente, ser construído um parque.”¹⁷²

A “vocação” da zona sul, a partir da Praia de Belas, em se tornar uma região elitizada, provida de verde e próxima ao Guaíba para a contemplação dos moradores caracterizou os projetos desenvolvidos para a região (ainda que muitos não tenham sido executados e os que foram, implementaram-se de maneira incompleta). Por outro lado, a orla norte estava determinada a abrigar o barulho e a poluição das fábricas e os bairros operários. O Guaíba da orla norte foi marcado pela serventia, o Guaíba da orla sul foi destinado ao desfrute da paisagem natural. O engenheiro Pestana explicou esse processo nos seguintes termos:

As residências das classes medias e ricas [...] se afastam sempre desses lugares de tráfego intenso, de barulho permanente, de condições higiênicas precárias e sem atrativo estético algum. [...] [...] a zona residencial média e rica, depois de ter-se desenvolvido, de preferência, pelas partes altas da cidade, vai se estendendo, rapidamente, pelas praias do litoral sul, atraída pelos encantos das suas enseadas caprichosas e pontas pitorescas [...].¹⁷³

Para ele, a “Avenida Beira-Rio, projetada ao longo desse litoral, será, sem dúvida nenhuma, o passeio mais encantador da nossa capital. Impossibilitar a execução desse projeto com a construção de um desembarcadouro de gado e do matadouro na Serraria será um erro imperdoável.”¹⁷⁴ Os projetos para a Praia de Belas, subsequentes ao de Moreira Maciel, mantiveram essa perspectiva na medida em que deram tratamento paisagístico e urbano à orla sul para que o local servisse de cartão de visitas de Porto Alegre, propondo inclusive uma nova entrada oficial da cidade localizada na Ponta da Cadeia.

¹⁷² Ibid. 326.

¹⁷³ Ibid. p. 325-326.

¹⁷⁴ Ibid. p. 326.

4.2.2 Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre (1936)

O desenvolvimento urbano da segunda à quarta década do século XX foi marcado pelo ritmo intenso de intervenções que definiram as administrações de Otávio Rocha (1924 -1928), Alberto Bins (1928 – 1937) e José Loureiro da Silva (1937 – 1943) e inauguraram o período das remodelações urbanas de Porto Alegre baseadas no *Plano de Melhoramentos* de Moreira Maciel.

Com o desenvolvimento do processo de industrialização vivido pelo país, as cidades brasileiras viram-se em meio à necessidade de adequar sua estrutura à complexidade crescente das dinâmicas citadinas. Nesse contexto, o arquiteto e urbanista francês Alfred Agache foi convidado a colaborar com as propostas urbanas para a cidade, através de sua visão de urbanismo científico e artístico representado pelas vias de tráfego e pelos pontos focais monumentais. Entretanto, segundo Bohrer, suas propostas não foram bem recebidas, na medida em que se tratava de uma avaliação estrangeira aos interesses locais. Assim, em 1936, o estudo foi delegado ao engenheiro Ubatuba de Faria e ao arquiteto Edvaldo Pereira Paiva.¹⁷⁵

Paralelamente, a situação na Praia de Belas seguiu apresentando complicações sanitárias, falta de estrutura e de conexão com centro da cidade em função do riacho e do promontório*. Faria e Paiva propuseram então o estabelecimento de uma região comercial no Bairro Praia de Belas, bem como mantiveram a entrada da cidade na Ponta da Cadeia proposta por Maciel, ambas ligadas à região central por um sistema de vias radiais.

¹⁷⁵ BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre.** op. cit. p. 15.

* A partir de 1924, com o início das obras de abertura da Avenida Borges de Medeiros, tornou-se cada vez mais possível estabelecer uma ligação entre o centro e essa parte da cidade, assim como quando solucionou-se o outro empecilho à essa conexão: a canalização do riacho, conhecido por Arroio Dilúvio, iniciada em meados dos anos 1940.

Figura 16 – Vista da entrada da cidade.



Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, Julho de 1937, n. 21, p. 143.

A nova entrada da cidade teve a intenção de separar-se da entrada pelo porto, nas margens norte e central. Assim, a proposta sugeriu um ponto de recepção com maior minúcia estética e paisagística, situando a diferenciação de usos estabelecida entre a orla central/norte e a orla sul.

“A estrutura urbana multipolarizada plasma-se através da criação de um centro aero-ferroviário na zona norte e de um bairro residencial na zona sul, com a urbanização de extensa área a ser aterrada na enseada da Praia de Belas.”¹⁷⁶ Ainda seguindo a linha de Maciel, defenderam uma avenida percorrendo a orla:

Contornando o bairro numa extensão de 4 quilômetros e meio, traçamos uma grande avenida arborizada, uma verdadeira faixa verde. Essa avenida se desenvolverá desde a “Entrada da Cidade”, na ponta da Cadeia, até 400 metros adiante do Asilo Padre Cacique, onde coincidirá com a chapa de rodagem da Tristeza.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Ibid. p. 19.

¹⁷⁷ **BOLETIM DA SOCIEDADE DE ENGENHARIA DO RIO GRANDE DO SUL**. n. 21, Jul. 1937. Novo bairro residencial, p. 137-153. Palestra realizada na Sociedade de Engenharia, pelo engenheiro

O estudo ainda previu um grande parque às margens do Guaíba, no qual convergiram grandes avenidas e se estabeleceria uma futura praia contornada por avenida e, nos quarteirões fronteiros, “pequeno comércio, comércio de luxo e habitações.”¹⁷⁸ Além desse parque, outros dois foram previstos e mais 26 praças. Nas palavras de Edvaldo Pereira Paiva:

No centro do novo bairro, na face fronteira ao rio, aproveitamos a confluência de varias ruas e avenidas para aí traçarmos um grande parque de forma semi-circular [...] A ele estará reservado um grande papel na vida do bairro. [...] No ponto de deflexão da avenida Borges de Medeiros, projetamos um parque em redor da atual ponte de pedra [...] Esse parque deverá ser um recanto da natureza trazido para o centro da cidade. [...] Pouco antes do Asilo padre Cacique traçamos outro parque de grande proporções, que ficará colocado defronte da rua onde desce a chapa de concreto para a Tristeza. [...].¹⁷⁹

A imagem seguinte ilustra a urbanização proposta para a região, na qual as áreas verdes eram parte vital. Nesse sentido, como se pode observar, as edificações convergem para um centro comum, o qual se estabeleceu como ponto focal do plano. Tal foco situa áreas de ajardinamento e faixa verde, acompanhadas de uma faixa de trânsito, conduzindo o olhar para a posição de destaque que o tratamento paisagístico recebeu na composição do projeto.

Edvaldo Pereira Paiva, sobre o projeto de remodelação da zona da Praia de Belas, projeto esse feito com a colaboração do engenheiro Ubatuba de Farias. p. 148.

¹⁷⁸ BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre**, op. cit., p. 24.

¹⁷⁹ **BOLETIM DA SOCIEDADE DE ENGENHARIA DO RIO GRANDE DO SUL**. n. 21, op. cit., p. 151.

Figura 17 – Urbanização da Praia de Belas.



Fonte: Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, Julho de 1937, n. 21, p.140.

A partir dessas diretrizes, Ubatuba e Paiva buscaram criar uma nova centralidade para a cidade e avançaram em relação ao plano de Maciel ao irem além da construção de uma avenida beira-rio, propondo um novo bairro:

Criaríamos um bairro modelo, regulamentado, com esplendidas condições higiênicas: pelo seu saneamento perfeito, pelas grandes áreas destinadas a vegetação, pelas proximidades do rio e pela disposição racional das ruas [...]. Além disso criaríamos uma praia artificial onde se localizariam balneários, pois com a canalização do riacho e o conseqüente saneamento da praia, esta ficaria em ótimas condições de higiene e portanto juntaríamos as vantagens de um bairro longínquo, como o nosso Ipanema, com a proximidade do centro cívico e comercial da cidade.¹⁸⁰

Localizada às margens do Guaíba, a região cumpriria a função de estabelecer uma mediação entre o centro da cidade e os balneários da zona sul. Ou ainda, entre o local condicionado pela urbanidade e o local marcado pela presença da natureza.

¹⁸⁰ Ibid. p. 142.

4.2.3 Arnaldo Gladosch (1938-1940)

Arnaldo Gladosch foi convidado pelo então prefeito Loureiro da Silva no ano de 1938 a fim de elaborar o plano diretor da cidade, no qual seria inserida a urbanização da Praia de Belas. O estudo feito para o local baseou-se no saneamento do riacho, no aterro, na estrutura viária e em um sistema de jardins e parques. Entretanto, o aterro proposto por Gladosch diferenciou-se dos anteriores na medida em que a maior faixa de terra do aterro se localizava junto à área central e não rente à Avenida Borges de Medeiros. Na análise de Bohrer, Gladosch percebeu que não havia necessidade de aterrar tamanha extensão considerando as áreas não exploradas que havia no Bairro Menino Deus.

A avenida ao longo da orla sul foi pensada para, de um lado, acompanhar a extensão de um parque e de outro, uma praia balneável com tratamento paisagístico. Assim, desde a Ponta da Cadeia, na qual iniciaria o parque urbano, até a praia ao longo da Av. Borges de Medeiros (com previsão para seguir até o Bairro Espírito Santo), a cidade assumiria uma relação mais contemplativa e recreativa com o Guaíba.¹⁸¹

4.2.4 Pré-plano (1951)

Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria foram enviados, em 1940, a Montevideu no intuito de aprofundar seus conhecimentos urbanísticos. À época, a capital do Uruguai destacava-se pelos avanços nas questões urbanas dentro do contexto sul-americano. Um ano depois Paiva produz o *Expediente Urbano*, agregando no estudo as diretrizes que, no final dos anos 1950, se tornaram os pilares do Plano Diretor de Porto Alegre.

Em 1951, Paiva e Demétrio Ribeiro aplicaram a metodologia desenvolvida no *Expediente Urbano*, além de terem executado levantamentos de caráter histórico,

¹⁸¹ BOHRER, Maria Dalila. O processo de ruptura da ocupação planejada do aterro Praia de Belas. p. 273. In: FERREIRA, Mario dos Santos, BREGATTO, Paulo Ricardo e KOTHER, Maria Beatriz Medeiros (orgs) **Arquitetura e Urbanismo**: posturas, tendência e reflexões. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2008.

social, econômico, físico, entre outros, para ampliar e aprofundar a análise dos problemas urbanos.

Relativo à orla da Praia de Belas, os apontamentos seguiram os mesmos já mencionados (falta de saneamento e desconexão com o perímetro central da cidade), enfatizando o caráter ultrapassado na região que ainda apresentava lotes irregulares, ruas tortuosas e estreitas e condições anti-higiênicas. Além disso, em época de chuvas intensas, o local era constantemente atingido em função do transbordamento do Guaíba e do leito do riacho ali localizado. No entanto, os técnicos constataram também a potencialidade relativamente inexplorada de um balneário naquelas margens, na medida em que apresentava praia rasa e na forma de enseada. “A esplêndida posição dessa enseada tornava possível sua transformação numa espécie de Flamengo* de nossa capital.”¹⁸²

A proposta pautou-se pela canalização do riacho, pela construção de um dique de proteção às cheias e pelo saneamento dos lotes, na intenção de estabelecer zonas residenciais compostas de casas e edificações em altura, bem como de comércio, serviços, áreas verdes, escolas e centros cívicos. Na beira do Guaíba propriamente dito, se implementaria um parque e uma avenida que chegaria até os balneários da Vila Assunção e Tristeza.

4.2.5 Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas (1951)

No *Estudo Urbanístico da Região da Praia de Belas*, desenvolvido por Edvaldo Pereira Paiva, a área da Praia de Belas foi analisada a partir do potencial residencial e turístico, justificado, em grande parte, pela interface com o Guaíba. Considerando que o foco geral da presente pesquisa são as áreas verdes, destacou-se no estudo de Paiva a valorização dos terrenos a partir da paisagem integradora da cidade e dos elementos naturais do entorno. Nesse sentido, o arquiteto propôs

* Sobre as conexões estruturais e conceituais entre o aterro da Praia de Belas e o aterro do Flamengo na cidade do Rio de Janeiro, Bohrer produziu um texto denominado **O aterro da Praia de Belas e o aterro do Flamengo**, o qual foi utilizado para abordar o aterramento executado na orla sul de Porto Alegre, desenvolvido mais adiante, no item 3.3 deste capítulo.

¹⁸² BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre**, op. cit., p. 44.

um sistema integrado de áreas verdes coletivas ao longo da extensão em direção à zona sul, localizando-se em área aterrada e centralizando o lazer ativo e a contemplação local.

As edificações mais altas seriam situadas à beira do Guaíba e deveriam apresentar o pavimento térreo sustentado por pilares para que não bloqueassem a vista. Os prédios de médio porte localizariam-se ao longo das avenidas atrás da orla e os de menor porte, no interior das quadras.

Paiva defendeu a construção de aterro na enseada e concordou com Gladosch quanto à localização da dimensão maior da área aterrada situar-se mais próxima ao centro. O autor da proposta manteve a sugestão feita em 1936 em relação à avenida que contornaria a praia e seguiria na direção dos balneários da zona sul. Contudo, alterou a estética dos pontos monumentais, passando para uma tendência modernista, representada pela rede de prédios e vias, compondo um visual mais homogêneo. Assim, a Praia de Belas seguiu consolidando-se, ao menos em teoria, na região centralizadora das atividades ao ar livre e em contato estreito com o Guaíba, proporcionando a integração entre urbanização e paisagem natural.

4.2.6 Proposta Definitiva para a Praia de Belas no Plano Diretor (1959)

A análise incorporada pelo Plano Diretor de 1959 (Lei nº 2046) foi de autoria de Edvaldo Paiva e de Carlos Fayet, executada em 1953 com base na proposta de 1951, e aprovada em 11 de novembro de 1955 através da Lei nº 1487.¹⁸³

Contudo, algumas alterações foram feitas no que tange o aumento da área aterrada, a localização do parque central em frente ao Guaíba e a construção de um deck para a atracação de barcos. A proposta enfatizou a ligação entre a Ponte de Pedra, no Largo dos Açorianos, e a nova área projetada, no sentido de estabelecer dois símbolos relativos à cidade antiga e à cidade nova, respectivamente.

Entretanto, o destaque do projeto foram as áreas verdes, as quais deveriam desempenhar funções diferenciadas. “As áreas verdes, que nas primeiras propostas para a enseada da Praia de Belas surgiam, dentro dos preceitos da urbanística de

¹⁸³ BOHRER, Maria Dalila. **O processo de ruptura da ocupação planejada do aterro Praia de Belas**. op. cit. p. 279.

Hausmann, primordialmente com a função de sanear e higienizar, paulatinamente adquirem novas funções de interação social.”¹⁸⁴ Em relação ao lazer relacionado à interatividade social, Joffre Dumazedier apontou na direção de diferentes movimentos que alteraram a relação do homem com si mesmo, com os demais e com a natureza. Para o autor, “tudo se passa como se o lazer correspondesse a procura de uma ética social da expressão de si mesmo. As relações do homem e sua natureza mudam. As relações entre o homem e a natureza exterior mudam [...]”¹⁸⁵

4.2.7 Novo Projeto Praia de Belas (1970)

Nos anos 1960 o projeto definitivo para a Praia de Belas, incorporado ao Plano Diretor, passou por duas modificações: a primeira em 1961 e a segunda em 1962.

A Lei nº 2330 que alterou, em 1961, a Lei nº 2046 de 1959, definiu mudanças relativas à diminuição do aterro, bem como designou que as quadras adjacentes à Ponta da Cadeia devessem ser cedidas através de permuta à Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Um ano depois, a Lei nº 2434 modificou a Lei nº 2330 e determinou que no local anteriormente reservado à UFRGS deveria ser implementado o Centro Administrativo Municipal e Federal.¹⁸⁶

Os lotes da região pertenciam ao poder público municipal, portanto, a arrecadação relativa à venda dos mesmos estava comprometida com a execução de obras de infraestrutura em outros bairros da cidade. Contudo, com a criação de um fundo específico para as manutenções e obras do Plano Diretor, alterou-se a premissa das vendas dos terrenos na Praia de Belas, qual seja, o financiamento das melhorias na cidade.

Na metade dos anos 1960, o Centro Histórico de Porto Alegre passou por um processo de fragmentação e decadência, resultando na desativação do porto, no

¹⁸⁴ BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre**, op. cit., p. 57.

¹⁸⁵ DUMAZEDIER, Joffre. **Questionamento teórico do lazer**. Porto Alegre: PUCRS, 1980, p. 25.

¹⁸⁶ BOHRER, Maria Dalila. **O processo de ruptura da ocupação planejada do aterro Praia de Belas**. op. cit., p. 281.

esgotamento das possibilidades construtivas e trânsito intenso, por exemplo. Somado a esses fatores, a malha urbana tornou-se cada vez mais polinuclear proporcionando aos bairros certa independência da região central. Quanto à Praia de Belas, os planos e diretrizes não executados ou implementados parcialmente não conseguiram solucionar a desconexão com o restante da cidade e o aproveitamento do potencial local.

A última proposta de caráter mais amplo da qual a região foi alvo foi apresentada nos anos 1970 através da Lei nº 3414 e se pautou pela valorização local através da construção de áreas verdes. O projeto baseou-se na implementação de dois grandes parques e excluiu a possibilidade de bairro residencial do projeto anterior, o que tampouco resolveu a falta de articulação com o entorno. O grande parque previsto para percorrer a extensão da Avenida Borges de Medeiros requereu concurso público e previu conectar os porto-alegrenses com o Guaíba através de um eixo que invadia as águas. Contudo, esse projeto também não foi executado integralmente, pois somente o parque foi implementado e o eixo deixado de fora das obras.

Em todos os planos e projetos foi possível perceber alguns consensos, tais como a necessidade de aterro para ampliar a área e a visão de que o local deveria ser explorado a partir da interface com o Guaíba, transformando-se em local residencial e turístico. Entretanto, com exceção do Parque Marinha do Brasil, o caráter unitário dos projetos para a orla da Praia de Belas perderam força e deram lugar à ações parciais, tanto da iniciativa pública quanto da privada.

4.2.8 Dificuldades na execução dos planos para a orla da Praia de Belas

Os planos analisados acima fizeram parte da história da orla sul de Porto Alegre e foram inseridos, considerando um âmbito mais amplo, na história urbana da cidade. Os engenheiros e arquitetos idealizadores dos respectivos projetos contaram com o aval dos líderes do poder público para a construção de diretrizes capazes de solucionar as problemáticas urbanas bem como apresentar novas formas de organizar e viver a cidade de acordo com o contexto do período no qual desempenharam relevante papel. Veremos a seguir, entretanto, que embora os

arquitetos e engenheiros citados tenham disposto de incentivo na produção de seus respectivos planos, outras complicações condicionaram a não execução de muitas de suas propostas.

Os planos de João Moreira Maciel, Edvaldo Pereira Paiva, Ubatuba de Faria, Arnaldo Gladosch, Demétrio Ribeiro e Carlos Fayet condicionaram as alterações na malha urbana e contribuíram para modificar a forma de se pensar determinados locais da cidade a partir das inovações funcionais e estéticas dispostas nos planejamentos pesquisados e exemplificadas pelas obras executadas, ainda que as execuções nem sempre tenham sido contemporâneas aos seus idealizadores.

Ao propor a abertura da Avenida Borges de Medeiros, Moreira Maciel propôs, em 1914, uma solução ao esgotamento crescente da área central da cidade, que “transbordava” em direção à periferia. Nesse sentido, o arquiteto entendeu que, ao traçar uma avenida que cortasse o perímetro central, redistribuiria o adensamento da área. Na análise da história da urbanização da orla sul de Porto Alegre, a execução dessa proposta, em 1924, foi decisiva para ligar a região central à região sul, na medida em que estavam separadas pela elevação natural na qual se situa a Avenida Duque de Caxias. Entretanto, o riacho constituía-se como outro fator que separava geograficamente as duas áreas e, para essa questão, Moreira Maciel propôs sua canalização. Além disso, idealizou a avenida que se ligaria à Avenida do Porto (atual Avenida Mauá) e percorreria a orla sul da Praia de Belas até o balneário da Tristeza, dispondo de jardins e arborização. A partir dos planos que idealizou, Moreira Maciel legitimou-se como responsável por várias das principais alterações urbanas na cidade de Porto Alegre. Seu *Plano de Melhoramentos* serviu de base para os estudos urbanos subseqüentes, condicionando as políticas urbanas vindouras.

Em 1936 Faria e Paiva endossaram o plano de Maciel ao defenderem a canalização do riacho e a construção de uma avenida a beira-rio na orla sul. Também enfatizaram a importância de um aterro para ampliar a área, a implementação de um parque no local e a construção de um dique de proteção contra as inundações. Gladosch, de 1938 a 1940, manteve a ênfase dos planos anteriores no que dizia respeito à relevância das avenidas na organização urbana. Em 1951, Paiva e Demétrio seguiram enfatizando a canalização do riacho, a avenida beira-rio e o dique e, propuseram pela primeira vez um zoneamento para determinar as localidades a partir de suas funções na dinâmica da cidade. No mesmo ano,

Paiva sugeriu que a região da Praia de Belas deveria ser destinada a um bairro residencial provido de áreas verdes, parque e prédios públicos.

Dois anos depois, as propostas de Paiva e Fayet para a construção de um aterro de maiores proporções, de um parque, de uma avenida beira-rio, dique, prédios públicos e canalização do arroio dilúvio foram apresentadas e serviram de base para as modificações seguintes, até os anos 1970.

Assim, as propostas analisadas acima se constituíram como modificações que, de fato, foram executadas pelo poder público. Entretanto, muitas delas, como se pôde perceber, repetiram-se de plano em plano e isso levantou o seguinte questionamento: quais foram os motivos pelos quais os planos para a orla sul não lograram sair do papel e da idealização de seus autores?

Algumas das razões para a não execução de tantas medidas propostas para um melhor aproveitamento da orla da Praia de Belas foram ligadas às dificuldades relativas às especificidades do período. Entretanto, grande parte dessas dificuldades perpassaram décadas na história urbana de Porto Alegre, entre elas, a ênfase dada, especialmente nos primeiros planejamentos, à estrutura viária, a qual não considerava as condições específicas de cada local e a conseqüente complicação de se traçar vias pelos mesmos. Essa questão manteve-se desde o primeiro plano urbano para a cidade até os demais, estruturados na década de 1950, fator que desencadeou a necessidade de se estabelecer um zoneamento.

Relacionado à falta de uma legislação específica que primasse pela delimitação de áreas industriais separadas das residenciais, por exemplo, os problemas agravavam-se na medida em que os planejamentos levaram em consideração a estrutura urbana sem pesar os condicionantes sociais, econômicos e históricos de cada área. Assim, a produção de diretrizes apresentou-se descolada das distintas realidades vivenciadas pelas localidades a serem beneficiadas pelas alterações urbanas, fator que só começou a ser questionado nos anos 1950. Nas palavras de Paiva:

[...] não se pode prever e planificar racionalmente a vida de um complexo tal como as cidades, de uma maneira apriorística. O resultado de semelhante orientação seriam planos desligados da

realidade, inaplicáveis na prática, logo considerados inúteis e, conseqüentemente, olvidados.¹⁸⁷

Nesse sentido, os planejamentos para a região da Praia de Belas não detalharam a prioritária necessidade de resolver a questão do uso do local como depósito de lixo, o que comprometia a execução de qualquer plano de urbanização para o local. Paralelamente a essa problemática, a região da Praia de Belas, como já foi abordado, estava geograficamente comprometida pela separação do perímetro central em função do promontório e do riacho que se estabeleciam como fronteiras. Assim, a resolução dessas complicações somente começou a se delimitar com o início da abertura da Avenida Borges de Medeiros, dez anos após a elaboração do primeiro plano urbano da cidade, e com o princípio das obras de canalização do riacho, nos anos 1940.

A canalização do riacho estava ligada a outra questão considerada emergencial à época: as inundações que marcaram a cidade em 1941. Nesse sentido, as medidas concernentes às precauções contra as inundações legitimaram-se como prioridades da administração pública. O dique de contenção das cheias que se estendeu até a Praia de Belas inseriu-se nesse contexto e, segundo Boher, comprometeu os planos urbanos para o local em função da sua cota ser superior a do terreno existente.

Somada às complicações analisadas acima, a falta de capacidade técnica e financeira atuaram entre os principais motivos que dificultaram e, em muitos dos casos, impossibilitaram a execução das obras necessárias para a implementação dos planejamentos urbanos idealizados da primeira década do século XX até fins dos anos 1940. Esse quadro começou a se transformar dos anos 1950 aos anos 1960, culminando na década seguinte com as políticas tecnocráticas e os incentivos de verbas provenientes de programas de nível nacional, característicos dos anos 1970.

¹⁸⁷ PAIVA, Edvaldo Pereira, *apud* BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre**, op. cit., p. 43.

4.3 O ATERRO DA ENSEADA DA PRAIA DE BELAS

No intuito de aprofundar a análise da presente pesquisa, fez-se necessária a verificação do processo de aterramento da Praia de Belas, na medida em que a obra foi o local no qual o Parque Marinha foi implementado. Complementarmente, o aterro consistiu no aumento espacial da cidade, fator fundamental dentro do contexto de expansão pelo qual Porto Alegre passou no período.

O estabelecimento do porto na parte norte do promontório de Porto Alegre condicionou a localização de diversos serviços industriais e comerciais adjacentes à zona portuária. Nesse sentido, a divisão entre a orla norte e a orla sul explicitou-se nos usos e atribuições de cada área dificultando o crescimento em direção à zona sul, pois esta não desempenhava papel tão vital ao funcionamento da cidade.

Considerando a importância das margens marítimas e fluviais no desenvolvimento das cidades, a necessidade de ampliar as zonas portuárias por aterros se consolidou como uma prática usual nas metrópoles litorâneas, a fim de um melhor aproveitamento das potencialidades políticas e econômicas locais. A construção e ampliações no porto de Porto Alegre, ocorridas entre as décadas de 1910 e 1920, são exemplos típicos da relevância que o fluxo de pessoas e mercadorias por via fluvial representou para a cidade. Em 1915, uma proposta de construção de um segundo porto para a cidade sugeriu que fosse construída uma estrutura na Praia de Belas, a qual não chegou a ser executada.

A área original do promontório, considerada estreita, originou uma série de intervenções no sentido de aumentar o terreno e melhorar a acessibilidade. Assim, os aterros começaram a ser executados no início do século XIX. Em 1812 foi aterrado o espaço para a construção do prédio da Alfândega, no final dos anos 1920 concluíram-se as obras do cais do porto em grande área aterrada, fator que marcou a malha urbana central e, mais tarde, nos anos 1940, a parte sul da península passou a ser palco dos aterramentos.

A partir da metade da década de 1940, Porto Alegre apresentou transformações que caracterizaram uma nova postura por parte do planejamento urbano. Consolidada como núcleo de industrialização, a população da cidade duplicou durante os vinte anos posteriores, o que levou a implantação de obras

viárias de porte para unir as áreas distantes do centro e facilitar o fluxo de serviços que se multiplicaram, com a implantação de longas avenidas e o aterro da margem sul, além de soluções quanto à proteção da cidade contra as cheias que começaram a serem projetadas e, em parte, executadas.

A abertura da Avenida Borges de Medeiros facilitou o acesso à zona sul e desencadeou o processo de crescimento da região, fomentando, portanto, as intenções de aterrar a margem local para saneá-la e estabelecer na região um bairro de caráter residencial e turístico, como já foi abordado anteriormente. Contudo, como também já analisado, desde os anos 1930 projetos urbanos prevendo aterramento de grandes dimensões foram desenvolvidos.

Após os planos relatados, optou-se pelo projeto de Carlos Fayet e Moacyr Moojen Marques, o qual destinou a implementação de um parque em grande parte da área aterrada. O projeto tampouco foi executado integralmente e as demais áreas foram divididas para a construção de órgãos públicos. O início do aterro foi realizado pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) e o convênio determinou partes da área a ser construída para utilização federal, estadual e municipal. As obras se estenderam dos anos 1950 ao início dos anos 1970. Durante a administração de Thompson Flores, o aterro foi finalizado e na administração de Socias Vilella o Parque Marinha do Brasil foi concluído. O parque se estabeleceu como principal determinante do espaço aterrado. Segundo o arquiteto Sergio Moacir Marques, “as diretrizes gerais [...] condicionavam os futuros projetos à concepção paisagística de parque, com predominância de áreas verdes, eminentemente filiadas à imagem moderna de cidade pretendida para o aterro, desde sua realização.”¹⁸⁸

Entretanto, segundo análise de Carolina Wolff Burin, com o aumento da faixa de aterro previsto nesse último projeto, “perde o sentido completamente que o bairro continue sendo chamado Praia de Belas.”¹⁸⁹ Em suas palavras:

¹⁸⁸ MARQUES, Sergio Moacir. A cidade moderna | o moderno [e a arte] na cidade a Praia de Belas e o Largo dos Açorianos - 1752 / 1973. In: **Seminário Docomomo Brasil Cidade moderna e contemporânea síntese e paradoxo das artes** : trabalhos completos. Rio de Janeiro: Klam, 2009, p. 12, CD-ROM.

¹⁸⁹ BURIN, Carolina Wolff. **O caso da canalização do arroio Dilúvio em Porto Alegre: ambiente projetado x ambiente construído**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, 2008. p. 104.

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.¹⁹⁰

As previsões anteriores davam conta de aterramento em faixa de dimensões muito menores, no intuito de estabelecer de fato uma interface entre a cidade e o Guaíba. A partir da execução do aterro final, a largura e extensão aumentaram consideravelmente e, somado à elevação do aterro para a construção do dique de contenção, a pretensão de aproximar a orla da cidade complicaram-se ainda mais.

No ano de 1962, o projeto para a criação do Centro Administrativo do Rio Grande do Sul na área aterrada foi aprovado pela Câmara de Vereadores através da Lei nº 2434, endossado pela aglomeração no centro cívico tradicional, a Praça da Matriz. As obras iniciaram em 1976 e o prédio foi inaugurado, embora inconcluso, em 1987. Também parte da obra, o Viaduto D. Pedro I foi construído na administração de Thompson Flores no encontro da Avenida Borges de Medeiros com a Segunda Perimetral, a Avenida José de Alencar. A obra teve a execução do projeto arquitetônico e paisagístico elaborado pelo escritório paulistano Aflalo & Gasperini.¹⁹¹

Outra perspectiva através da qual a expressiva transformação urbana que representou o aterro da beira-rio na cidade de Porto Alegre pôde ser avaliada foi a partir do trabalho de dois dos fotógrafos responsáveis pelas imagens oficiais produzidas pelo Palácio Piratini: Léo Guerreiro e Pedro Flores.

Durante os anos 1940 e 1950 a fotografia ganhou maior destaque nas autarquias públicas enquanto registro das atividades administrativas e também como documentação capaz de auxiliar no planejamento urbano. É o caso das fotografias de Leo Guerreiro e Pedro Flores feitas para o Palácio Piratini. Nesse sentido, o material fotográfico passou a atuar em prol do planejamento da cidade registrando o processo racional através do qual a malha urbana foi projetada. A partir destas

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ Idem.

fotografias se produziram relatórios e estudos, meios pelos quais a população visualizava os feitos administrativos – geralmente em álbuns comemorativos –, bem como os dirigentes poderiam decidir de forma mais precisa o rumo das obras e a execução de novas interferências.

Leo Guerreiro inseriu-se nesse contexto como um dos fotógrafos locais que alcançou destaque nacional, ganhando o Prêmio Esso de Reportagem no ano de 1957. Além disso, juntamente com Pedro Flores, produziu mais de mil fotografias aéreas de Porto Alegre para o Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Nos anos 1950 as transformações urbanas se deram em ritmo acelerado e foi necessária uma atualização constante do acervo fotográfico da cidade.

Em suma, oito fotografias da série realizada em 1959 mostraram a tensão entre espaço construído X espaço livre, denotando a intenção de explorar o local, contrastando natureza X cultura. Além disso, percebeu-se a importância dada às grandes avenidas do entorno (Praia de Belas, Borges de Medeiros e Ipiranga), o que denunciou as vias de fluxo enquanto símbolos significativos da modernidade ressaltados a partir da metade do século XX.

Figura 18 – Fotografia Aterro Praia de Belas 1



Figura 19 - Fotografia Aterro Praia de Belas 2.



Fonte figuras 18 e 19: MUSEU DA COMUNICAÇÃO HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA – SETOR DE ACERVO FOTOGRÁFICO.

Segundo Vânia Carneiro de Carvalho e Solange Ferraz de Lima, “imagens panorâmicas que extrapolam a região central, deixando clara a alteração de escala

da área construída [...] têm como ponto de partida de sua estrutura narrativa o registro da mudança.”¹⁹² Para as autoras, essa tendência se dá ao contrário das imagens presentes nos álbuns do início do século XX, as quais privilegiaram o registro das obras acabadas. A ideia de constantes mudanças que deixavam a cidade inacabada não era vista com bons olhos pela sociedade da época. A partir da metade do século XIX, com a aceleração da modernidade, as alterações na malha urbana passaram a denotar o empenho do poder público e o registro das obras que, finalizadas ou não, demonstravam trabalho. O passado constituía-se como obstáculo a ser superado, fator que tinha maior prioridade em relação à solução dos problemas urbanos presentes. A cidade era o espaço da infra-estrutura.

Figura 20 – Fotografia Aterro Praia de Belas 3.



Figura 21 - Fotografia Aterro Praia de Belas 4.



Fonte figuras 20 e 21: MUSEU DA COMUNICAÇÃO HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA – SETOR DE ACERVO FOTOGRÁFICO.

Outro aspecto a ser salientado nas fotografias é o contraste que se estabelece entre uma zona densamente ocupada e a área vazia e potencialmente explorável do aterro. A contraposição entre área construída X área livre acentuou ainda mais a sensação de expansão da cidade – nesse caso em direção ao Guaíba –, em um crescimento lógico e planejado. Carvalho e Lima citam um exemplo que pode, de certa forma, se assemelhar ao caso do Parque Marinha do Brasil

¹⁹² CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz de. **Fotografia e Cidade: da razão urbana à lógica do consumo**: álbuns da cidade de São Paulo, 1887-1954. São Paulo: Mercado das Letras, 1997. p. 89-90.

construído sobre o aterro da Avenida Beira-Rio, em função da intenção de solucionar a saturação do centro histórico de Porto Alegre e a necessidade de expandir a malha urbana nesse momento de metropolização. Trata-se do Parque do Anhangabaú em São Paulo, no qual “se constrói a imagem do novo centro, que aparece expandido, extrapolando [...] com a incorporação do parque do Anhangabaú e remodelado pelo alargamento das ruas [...].”¹⁹³

Figura 22 - Fotografia Aterro Praia de Belas 5.



Figura 23 - Fotografia Aterro Praia de Belas 6.



Fonte figuras 22 e 23: MUSEU DA COMUNICAÇÃO HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA – SETOR DE ACERVO FOTOGRÁFICO.

O Parque Marinha do Brasil se inseriu no projeto de urbanização em direção ao sul da cidade com uma proposta de estabelecer novos conceitos de habitação. Nesse sentido, enfatizou-se a inadequação do centro tradicional da cidade para espaço de moradia e descanso em função da alta concentração de atividades, ruídos do tráfego e afastamento dos elementos naturais do entorno. Assim, Porto Alegre dividiu-se de acordo com a funcionalidade de cada zona, preceito vigente desde a Carta de Atenas, mas que no período dos anos 1960 e 1970 adquiriu o discurso da necessidade em voltar-se para a natureza (o verde do Parque e o

¹⁹³ Ibid. p.115.

Guaíba). Ou seja, a urbanização integrada à paisagem “natural”.¹⁹⁴ Ainda de acordo com Carvalho e Lima “na cidade projetada, o uso pragmático da natureza e a instalação de parques e jardins [...] brindam a capacidade do homem moderno em moldar culturalmente o mundo natural, tornando-o produtivo e domesticado.”¹⁹⁵

Nesse caso, o registro das mudanças no mundo natural foram feitos pelas fotografias de Leo Guerreiro e Pedro Flores, constituindo-se como fator que salientou a presença de um projeto racional expressado na cidade. Cada intervenção urbanística pressupôs a presença de engenheiros, arquitetos, geógrafos, entre outros, e era baseada em uma série de aportes igualmente técnicos como mapas, plantas, desenhos, projetos, maquetes e fotografias. Todos esses elementos evidenciaram o controle com o qual foi pensada a questão da cidade. Nesse sentido, o poder público, incumbido da realização das alterações urbanas, se utilizou desses suportes para legitimar suas ações que, por sua vez, foram previamente autorizadas em termos técnicos.

No aterro da Praia de Belas, portanto, as fotografias cumpriram o papel de divulgar o processo e os resultados das obras realizadas no tecido urbano, valorizando o caráter racional da cidade.

¹⁹⁴ Aqui a palavra natural está entre aspas, pois se entende que a vegetação do Parque deve ser considerada enquanto natureza humanizada – alterada pelo homem. Afinal, o Parque está construído sobre o aterro, ou seja, a margem do Guaíba já não era original e o tratamento paisagístico esteve de acordo com uma visão técnica e racional.

¹⁹⁵ CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz de. op.cit. p.115.

Figura 24 - Fotografia Aterro Praia de Belas 7.

Figura 25 - Fotografia Aterro Praia de Belas 8.



Fonte figuras 24 e 25: MUSEU DA COMUNICAÇÃO HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA – SETOR DE ACERVO FOTOGRÁFICO.

Iniciadas em 1956 e concluídas nos anos 1970, as obras do aterro da Praia de Belas passaram do projeto para construção de bairro residencial para local no qual se executou o Parque Marinha do Brasil e, nos anos 1980, o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho. Ainda assim, Bohrer afirmou que “mesmo somando a estas áreas os quarteirões dos Centros Administrativos, sobram, até hoje, inúmeros hectares de aterro sem programa.”¹⁹⁶ A autora enfatizou a falta de finalização nas obras atestando que “no caso do aterro da Praia de Belas ainda hoje seu contorno, não desenhado, é resultado apenas do trabalho da terraplanagem.”¹⁹⁷

A falta de conexão da enseada da Praia de Belas com a área central da cidade não foi resolvida com o aterro, tampouco com as obras que ali foram estabelecidas. A intenção de compor um bairro residencial elitizado nas margens da orla sul não acompanhou a tendência histórica das elites em fixarem residência ao longo da Avenida Independência, consolidada em Porto Alegre desde o final do século XIX e começo no XX. Nesse sentido, as intenções urbanísticas para a Praia de Belas estavam desalinhadas com a ocupação vigente e o aterro resultou em uma

¹⁹⁶ BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. op. cit., p.131.

¹⁹⁷ Idem. p. 133.

obra superdimensionada, dificultando ainda mais a ligação fluente entre orla sul e orla norte, bem como entre a cidade e o Guaíba.

Paralelamente, o tratamento paisagístico dado à região do Largo dos Açorianos em 1979 caracterizou o local como um divisor entre a cidade tradicional e a cidade moderna. A Ponte de Pedra, destituída de funcionamento desde os anos 1950 com a canalização do Riacho, recebeu no final dos anos 1970 um espelho d'água em área verde e, antes disso, contemplou também a implantação do Monumento aos Açorianos, do escultor Carlos Tenius, em 1973. Nesse sentido, a Ponte estabeleceu-se mediando a separação entre o centro histórico e o novo Centro Administrativo do Estado, dividindo o espaço com o viaduto D. Pedro I., a antiga e a nova via para fora do perímetro central.

5 O PARQUE MARINHA DO BRASIL: UMA PROPOSTA DE LIGAÇÃO ENTRE A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL

5.1 O PROJETO RENASCENÇA

O Projeto Renascença fez parte dos planos de urbanização de Porto Alegre e um dos seus objetivos foi destinado a tratar da Praia de Belas. Assim, inseriu-se no conjunto de diretrizes que visaram explorar a região e proporcionar um espaço de características inovadoras. Parte relevante no âmbito do planejamento urbano dos anos 1970, o Projeto Renascença condicionou o local no qual implementou modificações, tornando-se um dos mais amplos planos de diretrizes urbanas da cidade.

No ano de 1963 a área urbanizada prevista no projeto para a Praia de Belas foi reduzida e, em 1970, através da Lei 3414, todo o terreno situado entre a Avenida Borges de Medeiros e o Guaíba na extensão da Avenida Ipiranga ao estádio do Esporte Clube Internacional, foi destinado ao Parque Marinha do Brasil. Em 1974, o Grupo de Empreendimentos Imobiliários Maguefa respondeu pela posse da área e a pôs à venda através de concorrência pública. Segundo Anita Silva de Souza:

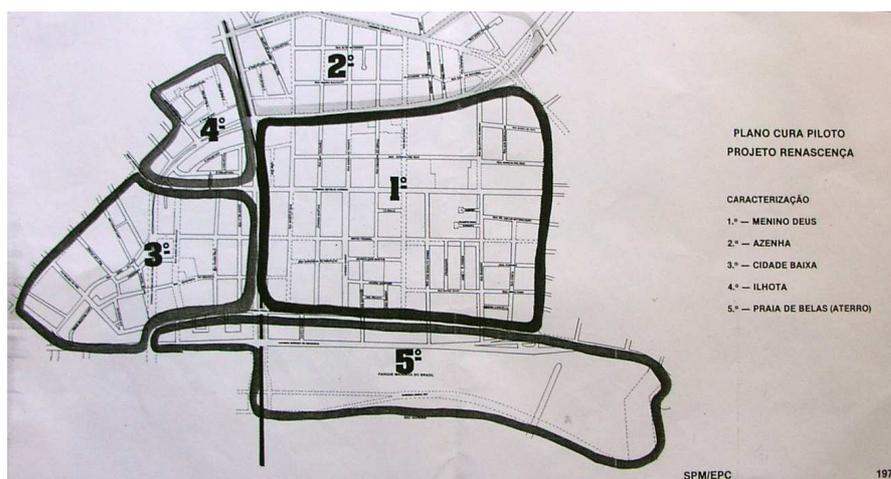
A partir de meados da década de 1960 investimentos públicos realizados através do Banco Nacional de Habitação ativaram o mercado imobiliário brasileiro, iniciando um processo de procura por novos espaços urbanos para a implantação destes recursos. Isto gerou uma pressão pela ocupação e desenvolvimento de áreas urbanas até então desocupadas, assim como a liberação de áreas ocupadas irregularmente ou consideradas sub-utilizadas (por exemplo, residências unifamiliares, localizadas em áreas valorizadas, passam a ser ocupadas por grandes edifícios).¹⁹⁸

Inserido nesse contexto, a construção do Parque e das demais inovações no local fizeram parte do *Projeto Renascença* (1975), o qual objetivou dar conta da renovação pela qual a cidade passou na década de 1970. Através de políticas

¹⁹⁸ SOUZA, Anita Silva de. **Projeto Renascença**: um plano de intervenção urbana em Porto Alegre na década de 1970. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Faculdade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008, p. 99.

voltadas para a área situada a 1.500 metros ao sul do centro urbano, esta foi dividida em cinco setores: o bairro Menino Deus, a Azenha, a Cidade Baixa, a Ilhota e a Praia de Belas.¹⁹⁹ O primeiro setor, o bairro Menino Deus, caracterizou-se, na avaliação dos técnicos, pela ocupação intensa do solo com residências e edifícios de apartamentos de qualidade adequada. Na Azenha, segundo setor, observou-se a presença majoritária de pequenos lotes e edificações antigas. No caso da Cidade Baixa, o terceiro setor, o projeto salientou-a como uma das zonas mais antigas da cidade, bem como destacou a predominância de velhos casarios e construções. Por fim, o quarto setor, delimitado pela Ilhota, apresentou terreno alagadiço, o qual contribuía para a separação entre o centro e a região da Praia de Belas, e esta constituía o quinto setor.

Figura 26 – Plano CURA Piloto Projeto Renascença.



Fonte: *Renascença. Porto Alegre, 1975. sp.*

A escolha do terreno para a execução das obras foi pautada, segundo Souza, em função da deterioração e subocupação locais. A intenção era, no entendimento de Souza, a valorização e densificação territorial a partir da elevação dos padrões sócio econômicos, garantindo o retorno dos investimentos públicos e privados aplicados através do Projeto.²⁰⁰ Nas palavras da autora, pretendia-se “tornar a área mais equilibrada, promovendo seu desenvolvimento, liberando-a para novas

¹⁹⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Renascença**. Porto Alegre, 1975. p.6-7.

²⁰⁰ SOUZA, Anita Silva de. op. cit. p.46.

construções. Percebe-se, tanto nas intenções expressas pelo Plano Diretor quanto pelo Projeto Renascença, a preocupação com a valorização desta região.”²⁰¹

O Projeto, desenvolvido a partir de um convênio assinado em agosto de 1975 entre o Banco Nacional de Habitação e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, teve como intermediários o Banco do Estado do Rio Grande do Sul enquanto agente financeiro e o Escritório de Projetos CURA*, vinculado à Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura, na qualidade de agente promotor-coordenador e órgão técnico.²⁰²

Elaborado pelos arquitetos Fayet e Debiagi, o estudo estabeleceu como prioridade as obras relacionadas à região do Parque Marinha do Brasil e entorno, algumas delas pertencentes ao Projeto Renascença, outras não. Estão entre as obras:

- A construção dos diques de proteção contra as cheias do Guaíba;
- O Parque Marinha do Brasil e a demanda por habitações em seu entorno;
- A construção do Centro Administrativo do Estado e a consequente transferência para o local de algumas secretarias do Estado, além de outras atividades subsidiárias;
- A construção da Câmara de Vereadores e outros prédios para abrigar órgãos federais;
- O saneamento da Ilhota;
- O Projeto Transcol que compreendia as avenidas Borges de Medeiros, Ipiranga, Aureliano de Figueiredo (Av. Cascatinha) e a Rua José de Alencar em um complexo de fluxo para o transporte coletivo;

²⁰¹ Idem.

* O Projeto Comunidade Urbana de Renovação Acelerada (CURA), foi parte integrante dos Sistemas Financeiros de Habitação e de Saneamento, criado no ano de 1973 pelo Conselho Administrativo do Banco Nacional de Habitação. Tendo como proposta a implantação de equipamentos comunitários e de infraestrutura, o CURA visava a ocupação de áreas consideradas insuficientemente exploradas a fim de atingir níveis considerados satisfatórios pelos relatórios técnicos produzidos previamente pelo BNH. Nesse sentido, o BNH desenvolveu projetos em todas as áreas urbanas de grande porte no Brasil.

²⁰² PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Renascença**. Porto Alegre, 1975, op. cit. p.5.

- A execução da Avenida Cascatinha e da II Perimetral que, junto à I Perimetral comporiam a estrutura viária básica do local.²⁰³

Segundo o projeto, estas obras seguiram uma tendência prevista nas leis urbanas que visava aliviar a concentração no centro da cidade através de políticas que deslocassem algumas atividades para núcleos de comércio e serviços alternativos nos bairros. Além disso, os problemas com o trânsito já exigiam medidas deste tipo, como afirma o projeto dos arquitetos:

[...] os problemas de trânsito e transporte de massa urbana atingiram tais proporções que órgãos de nível nacional passaram a assumir encargos na sua solução. Já se cogita de decidir sobre o uso do solo urbano não só em termos de densidades adequadas à viabilização de serviços e equipamentos mas também segundo limites estabelecidos pela capacidade da rede viária e, em consequência dos transportes. Os próprios conceitos rígidos de zoneamento de uso começam a levar em conta a necessidade de reduzir as distâncias e o tempo de viagem entre trabalho, habitação, educação e lazer.²⁰⁴

Com o crescimento da malha urbana e a necessidade de criação de centros alternativos que pudessem atender à população, e mesmo com a criação de núcleos administrativos mais centralizados, o deslocamento foi adquirindo crescente relevância e as vias através das quais este foi possível tornaram-se símbolos da metrópole. Assim, paralelamente à descentralização pela qual a cidade passou nos anos de metropolização, presenciou-se a formação de outros centros, os quais foram planejados para atender demandas locais e possibilitar a expansão da cidade, transformando sua estrutura em polinuclear.

Entretanto, o Projeto não foi consenso na Câmara de Vereadores de Porto Alegre. Os questionamentos levantados pela oposição diziam respeito à necessidade da implantação de um projeto de tamanhas dimensões, na medida em

²⁰³ FAYET, Carlos Maximiliano e DEBIAGI, Jorge Decken. **Projeto Praia de Belas**: o nascimento de uma unidade urbanística. Porto Alegre: Maguefa Empreendimentos Imobiliários Ltda., 1975, p. 6.

²⁰⁴ Ibid. p. 11.

que foi possível calcular a quantidade de remoções necessárias para a sua execução, bem como o elevado orçamento.²⁰⁵

A preocupação com as remoções justificou-se pela falta de planos específicos para o reassentamento das famílias deslocadas. Nesse sentido, em 1976, ano subsequente à assinatura do convênio para a execução do Projeto Renascença, o Programa Pró Gente foi anunciado no intuito de beneficiar áreas para as quais se deslocaria a população removida dos locais de implantação do Projeto Renascença – cerca de 75 mil pessoas. Tais áreas eram as vilas Restinga Velha, Restinga Nova, Batista Xavier, Carlos Barbosa, Costa do Cerro, Dona Teodora, Mapa, Nova Gleba, Passo das Pedras, Santa Anita, Santa Rosa, Santo Agostinho, São Borja e São Rafael.²⁰⁶

O Programa Pró Gente, respaldado pelo financiamento do BNH, recebeu a liberação de 100 milhões de cruzeiros, dos quais 80 milhões seriam destinados à construção de vias, sistemas de água, esgoto, áreas verdes e iluminação pública, e os 20 milhões restantes seriam utilizados para construir escolas e centros comerciais em quatro das vilas supracitadas; Costa do Cerro, Nova Brasília, Restinga* e São Gabriel.

Abrangendo maiores proporções, o Projeto Renascença visou atingir 100 mil pessoas e, em 1976, dispôs de 321 milhões de cruzeiros para a execução das obras, as quais foram divididas em três partes. A primeira sendo a urbanização e remoções na Ilhota, a seguinte a implantação de projetos culturais, educacionais e paisagísticos (o Parque Marinha do Brasil fez parte desse último) e a terceira parte a abertura das Avenidas Cascatinha, Érico Veríssimo e Aureliano de Figueiredo Pinto.

²⁰⁵ Segundo Souza, somente na Ilhota, cerca de 200 famílias foram removidas. SOUZA, Anita Silva de. **Projeto Renascença**: um plano de intervenção urbana em Porto Alegre na década de 1970, op.cit., p.50.

²⁰⁶ Idem.

* Problemas relacionados à falta de infraestrutura, bem como a dificuldade de deslocamento das vilas para as áreas centrais da cidade foram relatados na época. Entre as vilas, a Restinga destacava-se pelas dificuldades que impunha aos recém chegados moradores. Segundo Souza, “A Restinga Velha não foi uma área projetada pela Prefeitura para receber seus moradores. Por ser, em princípio, uma região de ocupação temporária (enquanto se esperava a conclusão das obras da Vila Nova Restinga), a estrutura implantada pelo poder municipal era apenas provisória. O que a Restinga Velha sempre teve de sobra foi espaço para novas ocupações (até pelo menos 1990, a região continuava recebendo habitantes de áreas removidas). [...] O termo “desfavelamento” foi utilizado pela Prefeitura para referir-se à Restinga Velha. É interessante observar que já em 1977, projetava-se um plano para “desfavelizar” a vila, ou seja, a área de ocupação temporária era classificada por favela pela própria Prefeitura.” Ibid., p. 56-57.

Ficou claro que o Projeto e o Programa diferenciaram-se amplamente, embora o segundo possa ter sido consequência do primeiro. Contrastaram-se o público alvo e os equipamentos projetados para cada um: às famílias de classe média e classe média alta, foram destinados centros comerciais e de serviços públicos e privados do Projeto Renascença. As famílias de baixa renda foram supridas pelo Programa Pró Gente, o qual dispôs de orçamento menor, fator que comprometeu a qualidade das implantações.

Da assinatura do convênio até o início das obras passou-se um ano e, ainda assim, o começo se deu somente em relação à retirada das famílias habitantes da Ilhota e ao saneamento da área, no segundo semestre de 1976. Mesmo com o atraso, atribuído à necessidade de obras paralelas, à demora na conclusão dos planos e às desapropriações, o gerente do Projeto, Lázlo Bohm, manteve a previsão do final das obras para o ano de 1978. Um ano depois, em 1979, a inauguração da rótula entre as Avenidas Érico Veríssimo e José de Alencar, pelo então prefeito Socias Vilella, oficializou o término das obras.

De acordo com a pesquisa de Souza, pode-se constatar a valorização dos terrenos transformados pelo Projeto Renascença nos seus quatro setores, se comparados com a forma como eram ocupados anteriormente à implantação. Em relação aos preços dos aluguéis a autora afirma que:

[...] antes do início dos investimentos realizados pelo projeto, os bairros Cidade Baixa (Avenida José do Patrocínio) e Praia de Belas eram os que apresentavam os valores mais altos de aluguéis. Já os aluguéis mais *baratos* da futura região de abrangência do Projeto Renascença estavam localizados no bairro Azenha. [...] Já em termos absolutos, o bairro que apresentou os valores de aluguel mais *caros* após a implantação do Projeto Renascença continuou a ser a região da Praia de Belas [...].²⁰⁷

No que tange a compra e venda de imóveis, a autora também pôde confirmar uma valorização do local baseada no aumento dos preços nos apartamentos de um e dois dormitórios e loja ou sala comercial. Novamente, a região da Praia de Belas mostrou-se à frente da valorização, entretanto, há que se salientar que todas as regiões abrangidas pelo Projeto apresentaram aumento de preços e, portanto, valorização imobiliária. Assim, “todos os tipos de imóveis observados, localizados

²⁰⁷ Ibid. p. 89.

em todas as regiões englobadas pelo projeto foram valorizados. O que torna correta, portanto, a afirmação que esta foi uma região que se tornou mais cara após a implantação do Projeto Renascença.”²⁰⁸

5.2 O PARQUE MARINHA DO BRASIL: PROJETOS E PLANOS

Ocupando parcela significativa do Projeto Renascença, o Parque Marinha do Brasil inseriu-se no quesito *Áreas Verdes/Recreação*. Além disso, fez parte de dois projetos que precederam sua construção: o *Projeto Praia de Belas: o nascimento de uma unidade urbanística*, produzido pelos arquitetos Carlos Maximiliano Fayet e Jorge Decken Debiagi, no ano de 1975*, e o *Plano preliminar do Parque Marinha do Brasil*, desenvolvido pelo arquiteto José Morbini para a Coordenação de Estudos Urbanos da Secretaria do Planejamento Municipal de Porto Alegre. O projeto executivo final do Parque foi motivo de concurso público e se chamou *Projeto Final de Urbanização do Parque Marinha do Brasil*.

5.2.1 Projeto Praia de Belas: o nascimento de uma unidade urbanística

O Parque Marinha do Brasil representou 9,26% do total da área de 427,47 hectares previstas para o Projeto Renascença.²⁰⁹ Juntamente com a urbanização e as consequentes desapropriações da Ilhota, o Parque foi um dos maiores destaques do projeto, conforme afirmou o prefeito Socias Vilella em reportagem ao jornal *Correio do Povo* em janeiro de 1976:

²⁰⁸ Ibid. p. 96.

* O Projeto Praia de Belas: o nascimento de uma unidade urbanística era parte integrante do Projeto Renascença.

²⁰⁹ Os hectares foram divididos conforme os usos e as porcentagens que ocuparam no estudo: Residencial 46,48%, comércio / serviços 2,67%, educação 1,20%, áreas verdes 1,69%, sistema viário 27,50%, usos especiais 5,66%, aterro (futuro Parque) 9,26%, arroios 0,48%, sub-total área aproveitada 94,34%, lotes vagos 5,06%, sub-total área ociosa 5,06%, total 100%. Cf: PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Renascença**. Porto Alegre, 1975, p. 22.

Embora o Projeto Renascença seja um só, com cinco grupos de obras, duas delas logo se destacam. A primeira será a eliminação da célebre Ilhota [...] Vilella prefere falar da segunda, que é o Parque Marinha do Brasil. “Ele será, nos seus 41 hectares de área, com 8 a mais do que o Parque Farroupilha, o cartão de visita da cidade.”²¹⁰

Segundo Fayet e Debiagi, os arquitetos autores do plano, “o Parque Marinha do Brasil que, em se constituindo no mais importante da zona urbanizada da Capital, há de gerar uma demanda acentuada de habitações nas suas proximidades.”²¹¹ Desde os planejamentos iniciais previu-se uma valorização econômica para a região de abrangência do Renascença, fator que motivou a pesquisa de Souza, aqui já referida. Nesse sentido, a *humanização da cidade* (expressão utilizada para remeter-se às intenções do Projeto) figurou junto aos pontos principais nas metas previstas, o que, conseqüentemente, acarretou em valorização e especulação imobiliária. Conforme reportagem do jornal Folha da Tarde:

A instituição de logradouros de lazer e recreação não irá limitar-se apenas ao centro da cidade. A implantação do Projeto Renascença importará em muitas transformações de ruas e bairros, pois engloba uma cidade completamente nova, não apenas em termos de esgotos, iluminação e água, como também em pavimentação e áreas verdes, com a construção do Parque Marinha do Brasil em área superior à do Parque da Redenção, sendo que os equipamentos previstos vão desde atividades recreativas, esportivas, culturais e de diversão pública, até contemplativas e complementares.²¹²

A proposta de um empreendimento imobiliário inédito pode ser avaliada no anúncio publicitário do projeto, o qual apresenta a maquete e destaca o caráter inovador do plano.

²¹⁰ **Correio do Povo**, Porto Alegre, 25 jan. 1976.

²¹¹ *Ibid.* Não paginado.

²¹² **Folha da Tarde**, Porto Alegre, 15 mai. 1976.

Entretanto, os arenistas, os quais representavam o Executivo, entendiam que o dispositivo legal era necessário na medida em que a zona tornar-se-ia altamente valorizada e que isso acarretaria em uma especulação imobiliária desmedida. Nesse sentido, portanto, deveria ser protegida por lei.

O valor agregado à nova área urbanizada da cidade foi presumido a partir da implantação de prédios públicos destinados ao local, bem como os centros de comércio e serviços e dos atrativos relacionados ao Parque Marinha. O Parque foi pensado como elemento agregador de pontos da cidade de Porto Alegre (centro – zona sul) e também da região metropolitana, em função do eixo estabelecido no percurso da Avenida Castelo Branco, Avenida Mauá e a atual Avenida Edvaldo Pereira Paiva. Nas palavras dos arquitetos idealizadores do plano:

O Parque Marinha do Brasil nos fins-de-semana irá atrair pessoas de toda a área metropolitana e, é certo, que muitos dos serviços e equipamentos do complexo a ser construído, serão utilizados pelos usuários do Parque. Não só bares, restaurantes e lojas, como os próprios jardins do conjunto se constituirão numa extensão do Parque.²¹⁵

Como se pode perceber na citação acima, o aspecto funcional do Parque foi pensado em sintonia com as questões de cunho estético, através do paisagismo e da integração entre a cidade e o elemento natural, como consta no Projeto Praia de Belas:

É claro que as preocupações estéticas estão sempre presentes em maior ou menor grau, com maior ou menor possibilidade nos projetos imobiliários. No presente caso, um alto resultado estético do projeto foi colocado como objetivo muito importante a ser atingido. Mais do que simplesmente o “aspecto” das edificações, deverá haver um cuidado especial no sentido de que os espaços, sejam internos ou externos, proporcionem um apelo permanente à sensibilidade, seja pelas suas proporções, através do seu relacionamento ou pelo tratamento que recebam.²¹⁶

Nesse sentido, afirmou-se que “o uso da vegetação deverá corresponder não a uma posição demagógica, mas ao interesse de obter o máximo dos resultados

²¹⁵ FAYET, Carlos Maximiliano e DEBIAGI, Jorge Decken. **Projeto Praia de Belas**: o nascimento de uma unidade urbanística, op. cit., sp.

²¹⁶ Ibid. p. 20.

plásticos que este elemento possa oferecer, ao par das funções naturais que exerce.”²¹⁷ O Parque Marinha do Brasil, portanto, foi idealizado no sentido de compor de forma equilibrada funcionalidade e estética na sua “missão” de agregar espaços construídos e elementos naturais, bem como situar-se enquanto símbolo de uma retomada mais consciente da relação potencialmente benéfica que Porto Alegre poderia estabelecer com o Guaíba.

5.2.2 Parque Marinha do Brasil: Plano preliminar de diretrizes

O estudo intitulado *Parque Marinha do Brasil: Plano Preliminar de Diretrizes* foi presidido pelo arquiteto José Morbini para a Secretaria do Planejamento Municipal/ Supervisão do Planejamento Urbano/Coordenação de Estudos Urbanos, em 1976. Entre outros fatores, o documento preocupou-se em apresentar a natureza como elemento atenuante aos inconvenientes oriundos das grandes concentrações urbanas, as quais vão “perdendo seu conteúdo humano [...] os elementos naturais não são adequados ao contexto urbano, vão desaparecendo paulatinamente, substituídos apenas pela aridez do espaço construtivo... enfim, o homem cede seu lugar à máquina.”²¹⁸ Assim, pode-se perceber a preocupação com a desumanização dos grandes centros urbanos. Com esse foco, o autor se refere:

Os grandes centros urbanos vão perdendo seu conteúdo humano. [...] A cidade necessita restabelecer o equilíbrio indispensável entre o homem e o seu “habitat”, entre o “habitat urbano” e o Ambiente Natural que o complementa. [...] as condições adversas criadas pelo meio ambiente artificial motivaram a formação de uma nova consciência urbana, voltada para a necessidade de preservação dos componentes naturais, bem como sua adequada integração à paisagem citadina.²¹⁹

Nesse sentido, o projeto visou estabelecer o grau de integração que o Parque teria com o entorno urbano (cidade, região metropolitana e dique de proteção contra

²¹⁷ Idem.

²¹⁸ MORBINI, José. **Parque Marinha do Brasil: Plano Preliminar de Diretrizes**. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1976, p.1.

²¹⁹ Ibid. p. 1-2.

as inundações* e com o entorno do Guaíba (orla, ilhas, e potencial aquático). Entre os demais objetivos levantados estavam os dados históricos locais, a conceituação da natureza do Parque de acordo com as condições da área, o tipo de usuário provável, a capacidade de atendimento, os equipamentos para atividades ao ar livre, o zoneamento das atividades (espaços para recreação, espaço para prática de esportes e espaço para contemplação). Todos esses elementos estavam de acordo com a “filosofia de integração dos “Elementos Naturais” na vida da cidade.”²²⁰

A preocupação com a integração entre Parque e Guaíba traduziu-se no levantamento e análise dos elementos que predominavam na paisagem natural local. Afinal, o Parque foi idealizado enquanto espaço que possibilitaria a integração entre a cidade e o Guaíba, dificultada nas demais regiões da orla. “A cidade está de costas para o rio. Isolada de todo o litoral norte e centro pelo porto e o dique, somente poderia reconciliar-se com o estuário pelo sul”, afirmou a Secretaria do Planejamento Urbano em 1978.²²¹

A partir de então, foram estabelecidas diversas funções que o Parque desempenharia dentro desse conceito, relativas à prática de esportes, recreação e atividades de cunho contemplativo. Entretanto, o pressuposto de que se assumiria uma relação íntima de práticas sociais de lazer no Guaíba, mediadas pelo Parque, mostrou-se improcedente, na medida em que se constatou através dos planos para orla sul, a dificuldade com a qual estes se depararam na exploração do potencial local. Segundo Morbini:

A grande superfície de contato entre o Rio e a Cidade levaria qualquer pessoa ao pressuposto que houvesse uma adequada integração entre ambos [...] porém isto não ocorre, ao contrário, assiste-se a um crescente isolacionismo, comprometendo especialmente os aspectos paisagísticos, visuais, além do próprio relacionamento da população com o Rio.²²²

O motivo deste isolacionismo, proposto pelo arquiteto, relaciona-se com três causas básicas: a barreira visual do cais do porto e do muro da Avenida Mauá; a deformação da orla natural oriunda da implantação do dique de proteção contra as

* As obras do dique de proteção contra as inundações foram iniciadas nos anos 1940 e se estenderam até 1975, ano no qual foi concluída a parte relativa à Praia de Belas.

²²⁰ Ibid. p. 6.

²²¹ **Correio do Povo**, 8 dez. 1978.

²²² Ibid. p. 8.

inundações e as privatizações* ao longo da orla em direção à zona sul. Todas contribuindo, com agravantes distintos, para aumentar a dificuldade de relacionamento entre a Porto Alegre e o Guaíba.

Entretanto, há que se salientar que este relacionamento específico diz respeito à falta de atitudes concretas para explorar as margens em seu potencial paisagístico e recreativo, afinal as interações de cunho comercial e utilitário entre a cidade e as águas circundantes mostraram-se historicamente eficazes e prioritárias, e se estenderam dos primeiros anos de ocupação da região até meados dos anos 1960, ano em que as atividades portuárias entraram em decadência. Também chamamos a atenção para o fato de que houve formas de se usufruir das águas de modo recreativo e não somente utilitário, como é o caso das práticas balneáveis abordadas anteriormente. Portanto, a complexidade de uma integração entre Porto Alegre e o Guaíba, nesse caso, remete-se à incapacidade de executar de fato os planos que consideraram a orla sul, desde o primeiro deles, em 1914.

Nesse sentido, a proposta do Parque Marinha do Brasil justificou-se no plano de Morbini a partir da constatação do autor de que “a justaposição do Rio com a Cidade não foi suficiente [...] é necessário criar elos de ligação capazes de estabelecer vinculações mais profundas [...]”²²³ Assim, o Parque, posicionado à margem do Guaíba, “certamente deverá constituir-se num destes elos de ligação Rio-Cidade”, através do grande número de atividades que comportará, as quais se constituiriam como intercâmbio com o Guaíba, a orla, as Ilhas e a cidade.²²⁴

Juntamente com a necessidade de vinculação com as águas, o plano preliminar enfatizou a integração do Parque com a malha urbana. Nesse sentido, o autor salientou a importância de ele estar situado dentro do perímetro de delimitação de importantes avenidas da cidade, tais como a Avenida Beira-Rio (em execução à época), Borges de Medeiros e Ipiranga, além da proximidade com a 1ª e 2ª avenidas perimetrais, constituindo considerável acessibilidade ao local pelo esquema viário. Dificultoso, contudo, ao pedestre. Nesse sentido, Morbini fez rápidas considerações, afirmando que o fato “demandará precauções especiais de proteção a este último”, sem detalhar de que forma pensou sobre o tema. O projeto vencedor para a implantação do Parque previu uma passarela por baixo da Avenida Praia de Belas

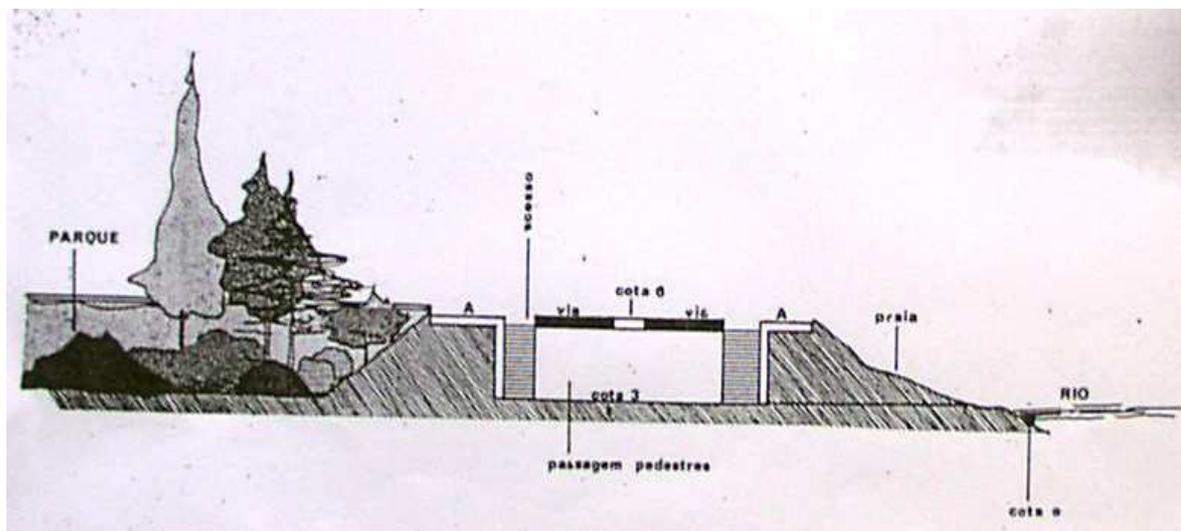
* Figuras como exemplos o Estaleiro Só, os clubes náuticos, bares, restaurantes e residências.

²²³ Ibid. p.10.

²²⁴ Ibid. p.11.

para a travessia dos pedestres em direção à praia sem o empecilho do tráfego de veículos, entretanto, esta não saiu do papel. Nesse sentido, o elo entre Parque e pedestre foi ofuscado pelas avenidas.

Figura 28 – Corte Avenida Praia de Belas ilustrando a passarela de pedestres.



Fonte: MORBINI, José. Parque Marinha do Brasil: Plano Preliminar de Diretrizes. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1976. sp.

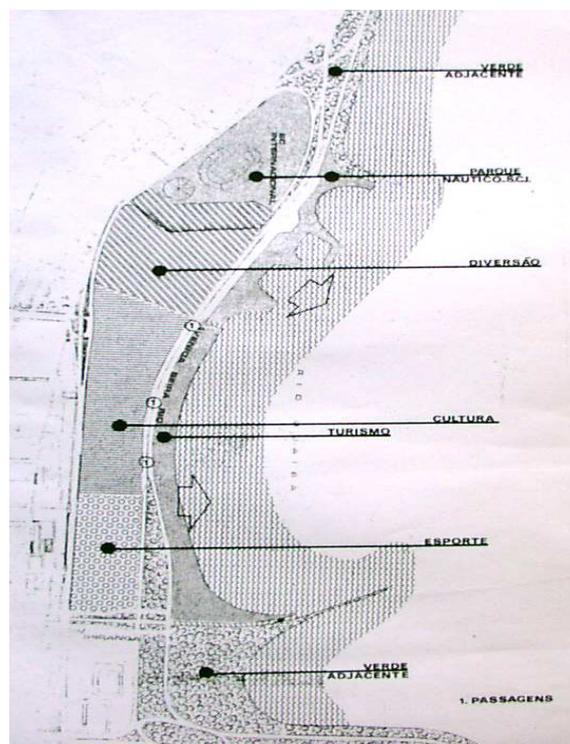
Seguindo na análise das vias circundantes, o autor enfatizou que o Parque extrapolaria os limites de um parque urbano para se tornar um parque metropolitano, ao salientar que Avenida Beira-Rio vinculava-se a um esquema maior que une o eixo Norte-Sul através da Avenida Mauá, Castelo Branco e BR 116. Paralelamente, as Ilhas do Parque do Delta do Jacuí também foram mencionadas como parte do relacionamento que se objetivava com o Parque, transformando-o, dessa forma, no elemento de integração entre cidade e Guaíba, cidade e ilhas, zonas norte e sul de Porto Alegre e Porto Alegre e região metropolitana. Nas palavras de Morbini, “constata-se uma tendência de livre mobilidade de população da região metropolitana em relação a este “Espaço Urbano””.²²⁵

Assim, para desempenhar uma atratividade tão ampla, o plano dedicou-se a estabelecer as funções sociais do Parque, para além das de ordem estética, ecológica, simbólica e de salubridade. Ou seja, “atender as necessidades da

²²⁵ Ibid. p. 14.

população na faixa do lazer.”²²⁶ Os lazeres propostos foram divididos em oito grupos: diversão pública (parque de diversões, esplanada para circo e pista de patinação); recreação (equipamentos para as faixas infantil, infanto-juvenil e juvenil); cultura (exposições ao ar livre, teatro de arena, museu e aquário, sea aquarium, local para leitura e para comemorações cívicas); turismo (cais turístico e bar flutuante); esporte (atletismo, aerodelismo, pedestrianismo, futebol, futebol de salão, basquete, vôlei e tênis); atividades aquáticas (modelismo naval, pesca e moto náutica); atividades contemplativas (solários) e, finalmente, atividades complementares, tais como administração, segurança, estacionamento, entre outras.

Figura 29 – Localização das funções do Parque.



Fonte: Fonte: MORBINI, José. Parque Marinha do Brasil: Plano Preliminar de Diretrizes. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1976, sp.

Para solucionar a distribuição das funções e atividades propostas foi previsto um zoneamento dividido em quatro setores. O primeiro, setor de atividades extra locais e metropolitanas, o qual abrangeu os setores de turismo, diversão, cultura e esporte. Nesse âmbito estavam contemplados os passeios de embarcações pelo Guaíba, os jogos e shows proporcionados pelo Sport Club Internacional, o museu

²²⁶ Ibid. p. 17.

aquático e as atividades cívicas e de leitura. O segundo setor relacionou-se às atividades locais, como as recreativas e contemplativas, por exemplo. O terceiro setor, de atividades complementares, estava ligado aos serviços de transporte, estacionamento, segurança, entre outros. Por fim, no quarto setor, denominado passagem para pedestres, foi previsto estabelecer três passagens sob a Avenida Beira-rio, ligando o Parque ao Guaíba.

Após a análise de cada eixo do plano, constatou-se a proposta enfática da função a qual o Parque Marinha do Brasil foi pensado em desempenhar: um elo integrando cidade e elemento natural, bem como cidade e região metropolitana. Desta forma as pretensões para o Parque determinaram o caráter totalizante do projeto que pretendia englobar áreas distantes e reunir muitas atividades em um só local. A amplitude do projeto visou atingir diversas esferas da dinâmica social da cidade de Porto Alegre e adjacências estabelecidas em uma área verde urbana bem servida pelo esquema viário, pela paisagem do Guaíba e proximidade com a área central.

5.2.3 Projeto Final de Urbanização do Parque Marinha do Brasil

Finalmente, o último projeto do Parque Marinha foi apresentado em 1976.

A elaboração do *Projeto Final de Urbanização do Parque Marinha do Brasil* contou com a formação de uma comissão, a qual foi presidida pelo arquiteto José Morbini e composta pelos arquitetos Bruno Carlos Franke, Newton Baggio, Walmor Fortes e Wilhem R. Vaz. O grupo formou-se visando organizar e tornar pública a competição pela execução do projeto executivo final do Parque. Para tanto, reuniram-se no dia 8 de setembro de 1976, na Sede da Supervisão do Planejamento Urbano da Secretaria do Planejamento Municipal, na Avenida Borges de Medeiros nº 2244, e anunciaram as três equipes concorrentes, quais sejam, a equipe coordenada pelo arquiteto Carlos Maximiliano Fayet, a do arquiteto Ivan Mizoguchi e, finalmente, a do arquiteto Cláudio Luiz Araújo.²²⁷

²²⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO, *Ata*, 08 set. 1976.

As equipes tiveram sua participação no concurso público solicitada através de uma carta-convite, enviada no dia 23 de julho de 1973, a qual se referia ao concurso nas seguintes palavras:

Tendo em vista as características do projeto e seu significado no contexto urbano de Porto Alegre, optou-se pela possibilidade da participação ampla de todos os profissionais arquitetos que atuam no campos do projeto paisagístico. Procuramos assim, através de aviso público, conseguir o cadastramento de equipes junto ao CESO* que permitissem sua pré-qualificação para a elaboração do projeto do parque.²²⁸

A carta-convite objetivou o desenvolvimento de diferentes propostas, possibilitando à Prefeitura Municipal selecionar aquele que melhor corresponderia às demandas estabelecidas para o Parque. Entretanto, o documento deixou claro a não obrigatoriedade por parte da Prefeitura em selecionar algum dos projetos não estando, portanto, comprometida em trabalhar com nenhuma das equipes. Entretanto, na possibilidade de haver um projeto selecionado, sua respectiva equipe seria contratada para desenvolver o projeto executivo completo, “o qual chamaremos de Projeto Final de Urbanização do Parque Marinha do Brasil”²²⁹ e que deveria ser entregue no dia 8 de setembro na Sede da Supervisão do Planejamento Urbano da Secretaria do Planejamento Municipal.

No dia 24 de setembro de 1976, a ata nº7 foi redigida e teve a assinatura da Comissão anteriormente citada, atestando que a equipe coordenada pelo arquiteto Ivan Mizoguchi havia sido selecionada, contudo, “o Arq. José Morbini deu voto contrário ao trabalho escolhido em vista de divergências conceituais”, fato que não alterou a escolha final de Comissão.²³⁰ No mesmo dia, o resultado foi publicado em parecer, o qual também especificou os critérios de avaliação através dos quais as três equipes foram julgadas: expressão e significado do Parque no contexto urbano; concepção plástica (composição paisagística e características espaciais); previsões

* Cadastro de Executantes de Serviços e Obras (CESO). “Podem se inscrever no CESO firmas ou profissionais que pretendem executar obras e serviços para o Município de Porto Alegre.” Cf. SMOV Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smov/default.php?p_secao=35> Consultado em: 5 de abril de 2011.

²²⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO, **Correpondência**, 23 jul. 1976, p.1.

²²⁹ Ibid. p. 2.

²³⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. **Ata**, 24 set. 1976.

do Plano Preliminar de Diretrizes e proposições apresentadas (funcionalidade, zoneamento e programa de necessidades) e, por fim, condições técnicas de execução.²³¹

A equipe coordenada por Ivan Mizoguchi* contava com a parceria do também arquiteto Rogério Malinsky e sua proposta para o Parque, segundo o parecer, “sobressai-se dos demais [...] principalmente, pela concepção básica que dissocia as construções do parque propriamente dito.”²³² Tal dissociação pode ser observada nas imagens da maquete do projeto, nas quais fica clara a intenção de integração entre o Parque e o Guaíba, sem, contudo ignorar a complexidade da questão.

Nesse sentido, os arquitetos projetaram um eixo que se estabeleceria como o elo através do qual tal conexão se tornaria possível, sem inserir um espaço no outro, mas sim, unindo-os através de um dispositivo estrutural. A maquete do projeto, representada pelas figuras abaixo, ilustram a sugestão dos arquitetos.

Figura 30 – Maquete do Projeto do Parque Marinha do Brasil Mizoguchi e Malinsky 1.



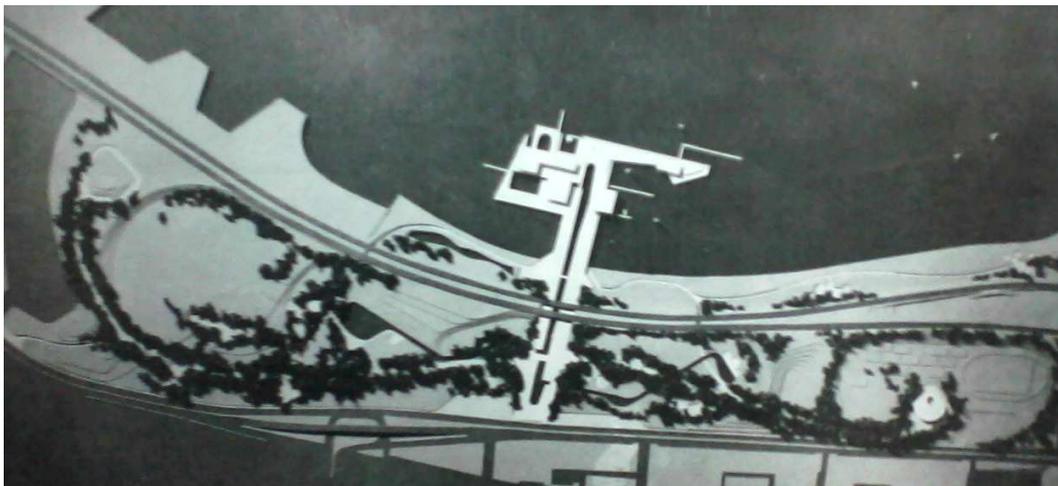
Fonte: REVISTA PROJETO, n. 50. abr. 1983, sp.

²³¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. **Parecer**, 24 set. 1976. p.2.

* A equipe técnica contava com os seguintes nomes: *Coordenação do projeto*: Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky; *Vegetação*: engenheiro agrônomo Newton Martins; *Projeto viário, geométrico e pavimentação*: engenheiro Paulo Muratore; *Recreação*: Fandila Reginatto; *Esporte*: Edgar Guimarães Machado; *Estruturas*: arquiteto Benno Sperhake; *Eletricidade*: engenheiro Ivaldo de Souza Argoud; *Projeto pluvial, de água e esgoto*: engenheiro Érico Paulo Diehl Peixoto; *Programação Visual*: Carlos Alberto Gravina; *Colaboradores*: Maria Dalila Bohrer, Icaro Toshio Mizoguchi, Mário J. J. Dani, João Alberto Fonseca da Silva, Clayton Scholl Pinheiro, Paulo de Tardo Muller, Sara Inês Jung e Dora Orth. In: **Revista Projeto**, n. 50. abr. 1983, p.67.

²³² Idem.

Figura 31 - Maquete do Projeto do Parque Marinha do Brasil Mizoguchi e Malinsky 2.



Fonte: REVISTA PROJETO, n. 50. abr. 1983, sp.

Em outras palavras, a proposta vencedora conseguiu integrar urbanidade e área verde ao projetar um eixo central que avançaria no Guaíba e concentraria as edificações em um único local - fora do Parque, mas dentro do rio. A ideia, segundo os avaliadores, não forçava a junção entre elemento natural e elemento construtivo. Nas palavras do parecer:

Uma integração prédios-área verde é praticamente impossível em termos ideais devido ao seu antagonismo. Espaço aberto é o oposto de área construída. Esta contradição foi anulada em vista da perfeita solução encontrada. [...] A idéia é simples, lógica e sem disfarces, assegurando liberdade de concepção tanto à Arquitetura quanto ao Paisagismo, cuja organização contará praticamente com elementos naturais. [...] O “Marinha do Brasil” é um parque urbano. E como tal foi encarado e organizado. Paisagisticamente o projeto não se limita a copiar a natureza. há uma intenção, um desejo em discipliná-la, uma vontade de obter efeitos especiais em sua organização.²³³

Para a possível execução do projeto desenvolvido pela equipe de Mizoguchi, previu-se uma modelagem do terreno a partir de aterros que amenizassem a barreira que o dique, localizado embaixo da Avenida Beira-rio, estabelecia, permitindo assim o contato visual com o Guaíba. Tal fator de integração visual permaneceu, desde os primeiros planos para a região, enquanto objetivo fundamental. Nesse sentido, a Revista Projeto referiu-se a esta relevância afirmando que “é bom lembrar que, antes

²³³ Ibid. p. 2-3.

do aparecimento dessas barreiras, o rio Guaíba era o grande local de lazer de massa da região de Porto Alegre, onde se permitiam banhos, pesca, etc., e que hoje vem se reduzindo drasticamente.”²³⁴

Entretanto, no desenvolvimento da presente pesquisa observou-se que, embora o Guaíba tenha sido local de práticas de lazer, a região na qual se implementou o Parque Marinha do Brasil foi historicamente utilizada para descarte de lixo e outras serventias, não favorecendo o aproveitamento enquanto balneário, além de contar com o agravante de estar situada em terreno desconectado do perímetro central. Não foi intenção desta pesquisa desenvolver uma análise dos usos da orla da Praia de Belas antes da implantação do Parque, assim, o que foi constatado nesse sentido pautou-se pela análise dos planos urbanos elaborados para o local, e, em todos eles verificou-se a afirmativa de que a região destinava-se ao depósito e ao descarte não apresentando, portanto, práticas de *lazer de massa*, conforme cita a Revista Projeto.

O aumento da poluição do Guaíba nos anos 1970 e, portanto, o comprometimento da balneabilidade, além da construção do Muro da Mauá, contribuíram para acentuar o distanciamento em relação à orla e, simultaneamente, reforçaram a visão nostálgica de um tempo no qual a integração entre cidade e rio se dava idealmente de maneira mais prazerosa. Não se trata de afirmar qual das práticas em relação ao Guaíba prevaleceu, a da serventia ou a do lazer, mas sim, de constatar que ambas tiveram lugar na história da interação entre a cidade e as águas que a margeiam. No entanto, foi possível constatar que em determinados espaços uma prática se sobrepôs à outra.

O projeto de Mizoguchi e Malinsky não foi executado integralmente. Isso se deu, segundo ofício da Secretaria do Planejamento, em consequência da lentidão no fornecimento de dados relativos aos projetos complementares, fator que condicionou o andamento das obras. A não execução do projeto em si foi atribuída ao atraso e, portanto, à necessidade de concluir somente as obras prioritárias (paisagismo, redes de canalização, entre outras) no intuito de não fugir muito ao cronograma, deixando partes do plano de fora, como a Ilha na qual seriam implantados diversos equipamentos, entre eles, o prédio administrativo do Parque, uma marina, restaurante e museu-aquático. Conforme o documento:

²³⁴ **Revista Projeto**. op. cit., p. 65.

Após várias considerações levantadas estabeleceu-se como prioridade a execução dos projetos referentes aos aspectos mais gerais do Parque, isto é, a urbanização, paisagismo, redes de infraestrutura, permanecendo os atuais prazos para suas conclusões. [...] Desta forma procurou-se minimizar os problemas daí decorrentes, transferindo para as obras das edificações e das Ilhas os seus prováveis reflexos. Assim a questão relativa ao prazo final de conclusão deverá ser examinada adotando uma posição que compatibilize as novas datas com as prioridades de execução do Parque Marinha do Brasil.²³⁵

O fato de que as propostas elaboradas para o Parque não tenham saído do papel e, portanto, o uso das funções não tenha sido concretizado, são testemunhas da permanente dificuldade em se consolidar uma exploração mais funcional para a orla sul, comprovadas a partir da análise dos projetos que fazem parte da história da orla de Porto Alegre. Nesse sentido, ficou claro que na região da Praia de Belas a interação “apropriada” entre urbanidade e elemento natural não seria possível através de um resgate, como foi proposto nos planos urbanos, mas sim, de uma construção.

Paralelamente, houve inovações em relação aos demais projetos, na medida em que o Parque se inseriu em contexto diferenciado marcado por maior consciência ecológica, crescente expressividade da população em relação às alterações urbanas, bem como por se tratar de uma área verde de dimensões inéditas para a cidade de Porto Alegre.

5.3 A CIDADE E O ELEMENTO NATURAL: O PARQUE MARINHA DO BRASIL NA HISTÓRIA DA ORLA SUL DE PORTO ALEGRE

Historicamente, os parques públicos urbanos estiveram relacionados com ideias de virtude (fonte de saúde física, bem-estar emocional, lazer ativo e passivo da população, entre outros). Tais áreas tratavam-se, portanto, de um espaço aglomerador de motivos benéficos pelos quais os parques foram considerados

²³⁵ Ofício relativo ao cronograma do projeto do Parque Marinha do Brasil, assinado pelo arquiteto Newton Paulo Baggio – chefe da Unidade de Arquitetura e Paisagismo, em 23 de junho de 1977, p. 2-3.

essenciais à vida cidadina, tornando sua implementação prioridade das políticas públicas urbanas desde o século XIX.

No século seguinte a construção das áreas verdes urbanas deu-se sob outros contextos, entretanto, os parques citadinos mantiveram seu papel humanizante e inspirador de melhorias na dinâmica da vida nas grandes cidades, o que possibilitou que tais valores resistissem às transformações econômicas, sociais e políticas da segunda metade do século XX.

As preocupações ecológicas eclipsaram as grandes reformas do século XIX, assim como a crescente participação da população nas decisões urbanas frente às transformações massivas e unilaterais vindas do poder público. Contudo, não se tratou da substituição das preocupações do planejamento da cidade, mas sim de uma complexidade maior agregadora dos valores passados, bem como dos oriundos de contextos mais recentes.

Nesse sentido, consultando os jornais constatou-se que, no caso do Parque Marinha do Brasil, a imprensa abordou a necessidade desta área verde a partir da justificativa de uma maior humanização da cidade, integração com o Guaíba e concentração de atividades de lazer e contemplação na orla, a qual, desde os primeiros planos urbanos, foi associada a conceitos estéticos e salutareos. “Ao criar o Parque da Praia de Belas em 1963, quatro anos mais tarde denominado Marinha do Brasil, o saudoso prefeito Loureiro da Silva afirmava que seu objetivo era “começar a desalgemar o Guaíba””.²³⁶ Simultaneamente, o Parque foi símbolo da técnica que, traduzida em um projeto de larga escala com financiamento federal, o situou em uma área privilegiada a fim de fomentar o crescimento para fora da região central, concentrando habitações, prédios públicos, centros de serviços e comércio, vias de fluxo intenso, bem como abrigo ao dique de proteção contra as inundações, fatores potenciais de valorização local.

A preocupação higienista (outro elemento relacionado à implementação de parques urbanos) transformou-se a partir da metade do século XX, e, conseqüentemente, o discurso da cura das doenças, relacionando-a à implantação de espaços adequados, passou paulatinamente a tomar a forma de uma preocupação com o “bem-estar” ligado ao ato de “estar em contato com a natureza”. Tal fator configurou um antídoto para o ritmo acelerado da vida urbana nas

²³⁶ **Correio do Povo**, 4 jun. 1978, sp.

metrópoles, marcadas pela profusão do concreto e de grandes avenidas. Conforme afirmou o então prefeito Socias Vilella, “o Parque Marinha do Brasil representa um novo pacto entre o homem, a vida urbana e a natureza - uma conciliação.”²³⁷ Assim, os parques urbanos prestaram-se ao paradoxo da sugestão de que se poderia entrar em outro espaço e tempo sem sair da cidade, rompendo com a dinâmica frenética da vida citadina. Entretanto, sem romper de fato, afinal os parques deviam ser bem servidos por avenidas, transporte público, entre outros fatores práticos do deslocamento necessário à população.

Nesse sentido, o grau de integração do parque urbano na dinâmica da cidade, facilitador do seu acesso, foi um fator relevante para concretizar a utilização do local pela população. Conseqüentemente, pôde-se pensar sobre a dificuldade de se consolidarem usos mais explorados no Parque Marinha do Brasil. Isso implica dizer que, o fato de o Parque ter se estabelecido sem que houvessem executado seu projeto integralmente (em um local onde a cidade ainda não tinha se apropriado de forma mais espontânea), contribuiu para que a extensa área verde de privilegiada interface com o Guaíba não fosse usufruída de maneira ampla pelos habitantes da cidade de Porto Alegre, menos ainda da região metropolitana, intenções expressadas nos projetos analisados anteriormente.

Assim, a acessibilidade ao Parque ficou comprometida. Ainda que tenha sido projetado com a delimitação de importantes avenidas, o símbolo de integração ao qual foi proposto diluiu-se na falta de execução do projeto final e na complexidade em lograr integrar urbanidade e elemento natural. Nesse sentido, o descompasso entre a ênfase no projeto e a análise menos aprofundada dos interesses e necessidades da população dificultaram uma apropriação mais profícua do local.

Nesse sentido, a intenção de estabelecer maior proximidade com o Guaíba tampouco serviu para construir uma relação mais constante entre a cidade e o rio, relação esta historicamente idealizada, mas não tão óbvia quanto pode parecer. Assim, o aterro necessário à implementação do Parque dividiu opiniões e, se para uns aproximou a cidade do Guaíba, para outros, afastou, conforme demonstram duas reportagens com as distintas percepções sobre as obras:

²³⁷ **Correio do Povo**, 10 dez. 1978, p. 8.

O Guaíba está menor – As obras na Praia de Belas avançam:
Aos poucos as antigas margens do Guaíba vão desaparecendo. Para quem passa pela avenida Borges de Medeiros, principalmente ao longo da Praia de Belas não é difícil perceber as modificações. O rio, a cada dia que passa, fica mais distante. Em seu lugar surgem os aterros.²³⁸

Dois anos depois, outra reportagem afirmou o oposto ao expressar que a partir do aterramento, “a população começa a ver o Guaíba.”²³⁹

O fator de integração com o tecido urbano, com a população e com os elementos naturais do entorno marcaram a história dos parques urbanos, entre eles o Parque Marinha do Brasil. Nesse sentido, as noções de que tais espaços atuaram enquanto locais de integração social e espacial na cidade estiveram relacionadas à associação dos parques a valores pacifistas, estéticos e salubres, presentes no discurso promocional. Entretanto, a segregação de parcelas da população no entorno dessas áreas contribuiu para a imagem de que os parques foram também objetos de alto valor patrimonial, o que fez questionar seu papel enquanto bens coletivos.

O acesso de camadas menos favorecidas economicamente, por exemplo, depende de um sistema de transporte capaz de corresponder à quantidade de demanda pelo deslocamento. Nesse sentido, no caso do Parque Marinha do Brasil, a população que poderia igualmente ter usufruído os benefícios proporcionados pelas melhorias urbanas locais, entre elas, o Parque, foi removida para uma região extremamente afastada do local no qual originalmente mantiveram suas práticas diárias (esse foi o caso do deslocamento da população da Ilhota para a Restinga, analisado anteriormente). Tal fator contribuiu para transformar o Parque em uma imagem publicitária administrativa em detrimento de um espaço que tivesse continuidade com as práticas sociais produtoras de conteúdo e significado.

O discurso oficial sob a forma de “cura” de uma localidade a partir da sua remodelação total resultou na abertura de concurso público para a construção do Parque determinando seu “nascimento” enquanto uma vontade política. Simultaneamente, falou à valorização imobiliária decorrente e impulsionadora da implementação de um dispositivo urbano de tamanha dimensão.

²³⁸ **Zero Hora**, 15 abr. 1976, sp.

²³⁹ **Correio do Povo**, 4 jun. 1978, sp.

Em âmbito mais abrangente, Angelo Serpa afirma que:

Em Londres, John Nash e Humphry Repton vão conceber o Regent's Park pensando também na construção de imóveis residenciais a fim de valorizar o solo urbano e aquecer o mercado imobiliário da época. O mesmo acontece em Paris sob a ação de Haussmann, onde os grandes projetos de parques públicos estarão sempre associados a operações imobiliárias de monta. A população dos arredores dos Parques Monceau e Buttes-Chaumont viu os preços de seus imóveis triplicarem em alguns poucos anos, o mesmo acontecendo no entorno do Central Park em Nova York.²⁴⁰

O autor cita a construção de parques na cidade de Paris a partir dos anos 1970 como fatores desencadeadores da valorização de bairros populares e industriais a partir de profundas reestruturações urbanas, visando reformular essas áreas mais afastadas para atrair novos investimentos, caso passível de comparação com o analisado na presente pesquisa.²⁴¹ Entretanto, as condições através das quais se deram as transformações urbanas no caso do Parque Marinha do Brasil estiveram compostas de outros elementos.

Fundamentado por demandas oriundas de esferas da sociedade civil por mais áreas verdes na cidade e pautadas por críticas à construção massiva de avenidas e edificações, o discurso político administrativo buscou implementar uma operação que lhe proporcionasse visibilidade, bem como pudesse fomentar os investimentos do mercado imobiliário, a partir da valorização decorrente dos equipamentos implementados. Nesse sentido, o Parque foi projetado para ter correspondido a todos os discursos: social, urbanístico, administrativo e empresarial, os quais, em última análise, não foram excludentes, mas se superpuseram uns aos outros.

Sob esse aspecto, no que tange sua função social de equipamento de lazer e prática de esportes, o Parque Marinha atingiu resultados satisfatórios à época de sua inauguração. As quadras esportivas, pista de skate e patinação, assim como trilhas para caminhadas foram utilizadas pela população. Nesse sentido, ainda que o Marinha não tenha correspondido às (talvez exageradas) expectativas do projeto no qual estava inserido, cumpriu a função de proporcionar espaço para sociabilidade e lazer.

²⁴⁰ SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007, p. 81.

²⁴¹ Ibid. p. 56.

Assim, quando analisamos a construção de parques urbanos nos deparamos com a questão do lazer. Nesse sentido, Elias foi além da abordagem de que o tempo livre foi imposto pelos detentores do capital e aproveitado pelo trabalhador para que esse último pudesse descansar das tensões do trabalho e produzir mais. O autor apontou outras motivações para a busca de lazer e contemplação, afirmando que os temas que abrangem as atividades recreativas podem ser analisados de forma mais profícua sob uma perspectiva mais complexa, que abranja as esferas biológica, psicológica e social. Nesse sentido, o autor afirma que:

[...] puede observarse la tendencia a considerar el ocio simplemente como un apéndice del trabajo. La agradable satisfacción que las actividades recreativas proporcionan tiende a considerarse como si se tratara de un medio para el logro de un fin – el fin de aliviar a las personas de las tensiones causadas por el trabajo, y aumentar su capacidad de trabajar. No obstante, si preguntamos primero cuál es la función del ocio con respecto al trabajo, disminuye la posibilidad de describir cuál es la función que desempeña para las personas.²⁴²

A questão do lazer apresentou-se como um dos pontos altos do Parque Marinha, e tal fator esteve atrelado à crescente preocupação dos habitantes das metrópoles em destinar seu tempo economicamente não produtivo a práticas ao ar livre em meio à “natureza” no intuito de desvencilharem-se das poluições sonoras e visuais presentes na cidade.

Nesse sentido, Cleber Augusto Gonçalves e Victor Andrade de Melo observaram que, na década de 1970, as preocupações com o corpo e o bem-estar desencadearam a popularização de práticas meditativas e aeróbicas na classe média brasileira. A partir dessa análise, os autores constataram o crescimento de locais para exercícios físicos e áreas verdes, tais como centros de ginástica, *campings*, hotéis fazenda e esportes em meio à natureza.²⁴³

Nesse contexto, o lazer emergiu como instrumento capaz de promover a humanização das grandes cidades e legitimou-se como prioridade no âmbito do

²⁴² ELIAS, Norbert y DUNNING, Eric. **Deporte y Ócio en el Proceso de la Civilización**. México: Fondo de Cultura Económica, 1995, p. 117-118. “[...] pode se observar a tendência em considerar o ócio simplesmente como um apêndice do trabalho. A agradável satisfação que as atividades recreativas proporcionam tende a ser considerada como se se tratasse de um meio para atingir um fim – o de aliviar as pessoas das tensões causadas pelo trabalho, e aumentar sua capacidade de trabalhar. Contudo, se perguntarmos primeiro qual é a função do ócio em relação ao trabalho, diminui a possibilidade de descrever qual é a função que desempenha para as pessoas.” Tradução livre.

²⁴³ GONÇALVES, Cleber Augusto e MELO, Victor Andrade. op.cit. p. 259-260.

poder público. Em 1974, realizou-se o Seminário Nacional sobre o Lazer, na cidade de Curitiba, expressando a iniciativa de trazer a questão para a pauta das agendas públicas, remetendo o lazer à qualidade de vida. Organizado e apresentado por arquitetos, urbanistas, sociólogos, economistas entre outros profissionais, o Seminário foi “avaliado como uma cruzada em favor de uma nova, mais humana e mais atraente fisionomia para as grandes metrópoles [...]”²⁴⁴

De acordo com o levantamento de reportagens feito no Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho e na Biblioteca da SMOV e SPM (Secretaria Municipal de Obras e Viação e Secretaria do Planejamento Municipal, respectivamente), constatou-se que a maioria das reportagens sobre o Parque tratavam do tema áreas verdes e da relação com o Guaíba, seguido pelo tema de esportes e lazer.²⁴⁵

Assim, a prática de esportes juntamente com a presença do verde constituíram-se como os pilares básicos da construção dos parques urbanos. Nesse sentido, o Parque Marinha do Brasil também foi apresentado como espaço agregador de verde e esportes, conforme afirma a reportagem da publicação da SMAM, intitulada Revista Proteção Ambiental:

No dia nove de dezembro, nossa Porto Alegre tão pródiga em inaugurações de imensos edifícios, presenciou uma solenidade diferente. Foi entregue oficialmente aos porto-alegrenses uma área de 74 hectares, destinada a proporcionar recreação, lazer e prática de esportes. O Parque Marinha do Brasil [...] dentro de alguns anos, quando as milhares de árvores que ali foram plantadas alcançarem seu desenvolvimento, será o maior “pulmão verde” da área central da cidade.²⁴⁶

²⁴⁴ **Revista Veja**, 04 dez. 1974, p. 54 *apud* GONÇALVES e MELO. op. cit. p. 265.

²⁴⁵ Foram analisadas 21 reportagens sobre o Parque Marinha do Brasil presentes na biblioteca da SMOV entre os anos 1976 e 1978, abrangendo os jornais Zero Hora, Correio do Povo, Diário de Notícias, Folha da Tarde, Folha da Manhã e Jornal do Comércio. No caso do Arquivo Moysés Vellinho, foram 16 as reportagens analisadas, entre os anos 1974 e 1978, abrangendo os mesmos jornais do caso anterior. As reportagens foram divididas em três temas: áreas verdes/Guaíba; esportes/lazer e obras. Na biblioteca da SMOV 11 reportagens trataram sobre áreas verdes e o Guaíba (4 do jornal Zero Hora, 6 do jornal Correio do Povo e 1 da Folha da Tarde); 1 reportagem sobre esportes e lazer (do jornal Diário de Notícias) e 9 sobre as obras do Parque (3 do Diário de Notícias, 4 da Folha da Tarde, 1 da Folha da Manhã e 1 do Jornal do Comércio). No caso do Arquivo Moysés Vellinho foram constatadas 8 reportagens sobre áreas verdes e o Guaíba (2 do jornal Correio do Povo, 4 da Zero Hora e 2 do Diário de Notícias); 2 reportagens sobre esportes e lazer (ambas do Jornal do Comércio) e 6 sobre as obras do Parque (2 da Zero hora, 3 da Folha da Tarde e 1 da Folha da Manhã). Totalizaram, portanto, 19 reportagens sobre áreas verdes e a relação com o Guaíba, em um total de 37, ou seja, mais da metade das reportagens dos dois locais pesquisados (somadas), restando 18 reportagens divididas nos outros 2 temas.

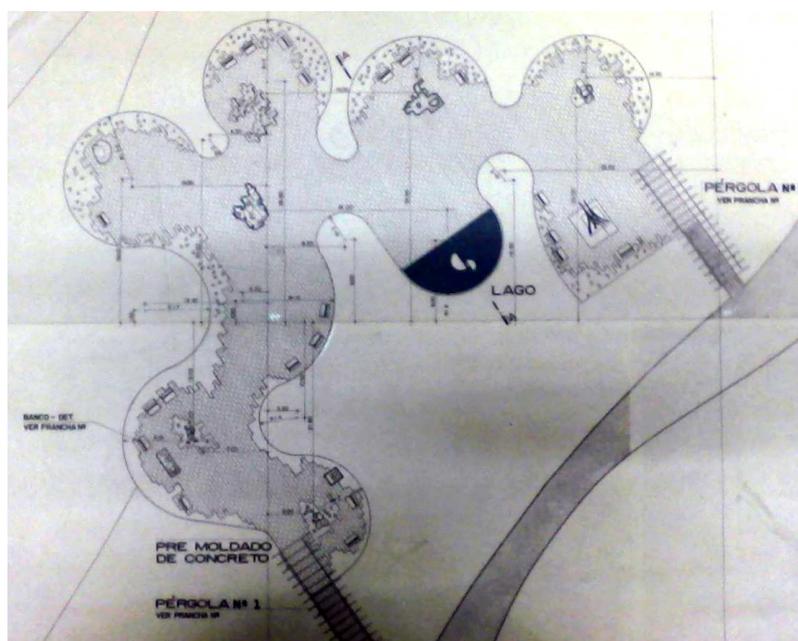
²⁴⁶ SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE (SMAM). **Revista Proteção Ambiental**. Dezembro de 1978, ano I, n. 12. p. 4.

De acordo, portanto, com as prioridades funcionais do Parque, sua estrutura foi executada estabelecendo a divisão da área em três espaços, destinados a duas funções: a ala central e a ala sul focando o lazer; e a ala norte promovendo os esportes.

Na mesma reportagem, a ala central e sul foram descritas como “o recanto mais poético do parque, trata-se do Recanto da Saudade, onde os arquitetos criaram um ambiente que lembra coisas de antigamente.”²⁴⁷ Essa rememoração de tempos passados com caráter bucólico se apresentou através dos equipamentos implantados no local, tais como “postes, bancos de praças e portão de ferro, todos antigos”, além do calçamento de paralelepípedos “pertencentes à antiga pavimentação da Rua da Praia. Também foi recriado no Recanto da Saudade um bebedouro de animais, aos moldes dos que havia pela cidade no início do século.”²⁴⁸

Abaixo a planta do Recanto da Saudade:

Figura 32 – Planta baixa - Recanto da Saudade.



Fonte: MIZOGUCHI, I; MAINSKY, R. Projeto Parque Marinha do Brasil.

E na sequência, três imagens do local atualmente:

²⁴⁷ Idem.

²⁴⁸ Idem.

Figura 33 – Fonte de Pedra – Recanto da Saudade.



Fonte: Acervo pessoal.

Figura 34 – Bancos de concreto – Recanto da Saudade.



Fonte: Acervo pessoal.

Figura 35 – Vista do lago – Lago da Saudade.



Fonte: Acervo pessoal.

A área central e a sul foi, portanto, projetada para promover um retorno ao passado idealizado no qual, em tese, se desfrutava o contato com natureza e a tranquilidade diária.

A ala norte, por sua vez, desempenhou papel mais de acordo com as demandas contemporâneas da época, no sentido de que nela foram implementados os equipamentos para a prática de esportes e atletismo, além de estacionamentos. Tal área recebeu, segundo a publicação da SMAM, a maior parte da verba destinada à construção do Parque em função da maior quantidade de equipamentos que dispôs.²⁴⁹

Assim, foi possível perceber que o Parque Marinha buscou se estabelecer enquanto espaço no qual seria possível a reaproximação com os elementos naturais do entorno (o verde e as águas), bem como com valores atribuídos a tempos passados, anteriores ao agigantamento da cidade e à aceleração de seu cotidiano. Paralelamente, propôs oferecer local para o lazer ativo, remetido à camada mais jovem da população, muitas vezes associada ao *novo*, ao moderno.

Nesse sentido, a proposta mais marcante do Parque foi a de se estabelecer enquanto elemento integrador, atuante no relacionamento entre a cidade e o Guaíba, ou ainda, entre urbanidade e natureza. A partir de tal conceito formaram-se as intenções dos projetistas e do poder público em transformá-lo em espaço centralizador de lazer e contemplação, mediando os dois âmbitos componentes dessa paisagem. Assim, foi possível perceber que o projeto do Parque visou estabelecer um elo comum entre o espaço construído e o espaço natural, primeiro associado à cidade e seus equipamentos urbanos e o segundo representado pelo Guaíba e pelo verde.

Nesse sentido, a inserção do Parque no local onde foi implementado remete à história dos planos urbanos da cidade de Porto Alegre, na medida em que nestes estudos a orla sul esteve associada a um espaço potencialmente explorável em relação à sua proximidade com os elementos naturais. Em outras palavras, diferentemente da orla norte, na qual a cidade havia iniciado sua estruturação e, portanto, apresentava menores possibilidades construtivas, a orla sul permanecia receptível às implementações urbanas. Tais implementações foram apresentadas nos planos urbanos de diferentes formas, entretanto, foram perpassadas pela ideia

²⁴⁹ Ibid. p. 5.

de se estabelecerem a partir da construção de uma paisagem marcada pelos elementos naturais do entorno. Nesse sentido, a orla sul foi o local através do qual a cidade se integraria à natureza.

Figura 36 – Vista aérea do Parque Marinha do Brasil.



Fonte: TEIXEIRA, Ana Lúcia (org.). **Porto – de muitos parques – Alegre**. Porto Alegre: Viver no Campo Editora, 2008.

Em Porto Alegre, a diferenciação entre um espaço propício ao contato com a paisagem natural e um espaço para o estabelecimento das práticas economicamente produtivas foi defendida e apresentada nos planos urbanos, os quais designaram a orla sul para receber tratamento paisagístico e a orla norte para a implantação das atividades industriais e portuárias. Quais foram os fatores condicionantes para que a diferenciação entre as duas orlas da cidade tenha se estabelecido? E de que forma esse fato esteve atrelado à maneira com a qual a cidade foi pensada?

Ainda que não tenha sido o propósito da presente pesquisa, tais questionamentos se formaram e foi possível pensar parcialmente a respeito dessas questões a partir do trabalho aqui desenvolvido. Assim, os planos urbanos

elaborados durante o século XX, anteriormente analisados, contribuíram para que fosse possível perceber o tratamento diferenciado dispensado à orla sul. No transcorrer desse período desenhou-se a possibilidade de expandir os limites da cidade até o ponto em que essa expansão tornou-se um imperativo. Nesse sentido, a visualização da orla sul enquanto espaço no qual se poderia explorar urbanisticamente consolidou-se e esteve ligada à chance de aproximar a natureza do espaço citadino através da implementação de parques e jardins, além de incluir a interface com o Guaíba.

A relevância do espaço natural, do início dos anos 1900 até a década de 1940, foi justificada nos planos urbanos a partir de preceitos estéticos e paisagísticos, no intuito de proporcionar à cidade de Porto Alegre um cartão de visitas mais elaborado e de forte apelo visual. Para tanto, o local escolhido foi a Ponta da Cadeia, local no qual a orla norte e central iniciava sua inflexão ao sul. Assim, foram planejados monumentos e praças cercados por áreas verdes para que a população pudesse desfrutar dos benefícios contemplativos da natureza. Seguindo em direção aos balneários, pensou-se em estabelecer uma avenida costeada pelo Guaíba de um lado e por parques de outro, enfatizando as características paisagísticas da localidade.

Entretanto, a dificuldade de acesso à área permanecia, o que fez com que a execução dos planejamentos elaborados não saísse do papel. Foi somente a partir da abertura da Avenida Borges de Medeiros, nos anos 1940, que a região da Praia de Belas passou a estar mais conectada ao centro da cidade. Contudo, a percepção da paisagem natural tornou-se mais complexa ao agregar outros fatores além dos estéticos e contemplativos. Durante esse período até os anos 1950, o crescimento da malha urbana iniciou um processo mais acelerado, conforme analisado anteriormente. Assim, as áreas verdes pensadas para a orla sul passaram a serem concebidas a partir de preceitos ligados à necessidade de proporcionar lazer e recreação ao ar livre para a população que acompanhou o ritmo de crescimento da cidade.

Portanto, a partir dos anos 1950 e 1960 as políticas públicas das áreas verdes não objetivavam a implementação de jardins e pequenos parques locais, mas sim estabelecer extensa área verde que aproveitasse o aterramento existente e proporcionasse à cidade e à população a realização de um projeto integrando urbanidade e natureza. Nesse sentido, pôde-se pensar na região da Praia de Belas

como mediadora entre o centro e a zona sul, o primeiro sendo o local das atividades da cidade e a segunda sendo o espaço de desfrute da natureza, através da abundância de vegetação e dos banhos nas águas do Guaíba. Desta forma, os planejamentos para a região visaram estabelecer em local mais próximo à área central um espaço bucólico amparado pelas comodidades urbanas.

Entretanto, ainda que as intenções de implementar um parque urbano de grandes dimensões para o desfrute da natureza e para a prática de esportes e lazer tenham se mantido, a partir dos anos 1970 a balneabilidade do Guaíba comprometeu-se. Em 1972, o estabelecimento da Indústria de Celulose Boregaard, de origem norueguesa e estabelecida na cidade de Guaíba, ocasionou a poluição das águas de forma mais acentuada, somado à poluição aérea agravada pelo mau cheiro. Até sua nacionalização em 1982, a indústria que passou a se chamar Riocell desencadeou manifestações contrárias às suas atividades - sendo interdita dois anos após a inauguração por um período de 100 dias, contribuindo conseqüentemente para o fortalecimento do movimento ecológico do Rio Grande do Sul. Assim, a poluição das águas do Guaíba – presente desde os primeiros assentamentos em função da presença de matadouros e depósito de dejetos orgânicos nas margens –, aumentou de intensidade passando de pontual a sistemática.

Durante esse período, as manifestações em prol do meio ambiente adquiriram maior concretude e trouxeram à esfera da necessidade a realização de maiores esforços no que se referiu às políticas em relação ao Guaíba e à implementação de áreas verdes no espaço urbano. Assim, a interação entre a população e o rio, a qual apresentava dificuldades históricas em determinados locais em razão do uso das águas para fins utilitários, comprometeu-se de maneira mais profunda, na medida em que a poluição estava impedida do pleno desfrute da orla.

Concomitantemente, conforme já abordado, a insatisfação em relação às obras de infra-estrutura urbana, bem como a construção de novos empreendimentos imobiliários e as conseqüentes desapropriações, geraram críticas às políticas públicas adotadas. Nesse sentido, expressou-se a sensibilidade perceptiva da população em relação à transformação da cidade. O processo de metropolização, portanto, ao mesmo tempo em que modernizou o aparelhamento urbano de Porto Alegre, desencadeou um movimento em prol de áreas de natureza, contrapondo-as às áreas de urbanidade.

Projetado no desenrolar desse contexto, o Parque Marinha foi implementado na intenção de responder a tais demandas. Assim, apresentou-se como o espaço no qual a natureza, ao invés de opor-se à cidade, se integrava a ela, compondo uma paisagem inovadora. Semelhante aos demais parques da cidade de Porto Alegre, o Parque Marinha foi elaborado para inserir na malha urbana um espaço de vegetação. Entretanto, diferentemente dos demais, foi apresentado como mediador entre a cidade e o Guaíba, propondo resolver a questão do relacionamento com o rio e prover à cidade uma área verde de dimensões inéditas.

A dificuldade da exploração da orla para desfrute da população pareceu resolvida à época através do projeto do Parque, que propôs instalar equipamentos para atividades diversificadas ao ar livre em meio ao verde e ao rio. A idealização de mais de 60 anos, a contar do primeiro plano urbano, tornar-se-ia realidade. Assim, o Parque foi apresentado à população, que o recebeu utilizando seu espaço privilegiado. Contudo, o fato do Parque do projeto ter sido diferente do Parque executado comprometeu seu desempenho e postergou o desfrute imaginado para a área.

De acordo com o que foi analisado e descrito anteriormente, o atraso na entrega do detalhamento das obras anexas ao projeto paisagístico comprometeram o cumprimento do cronograma elaborado, de modo que se decidiu por manter a data final prevista para a finalização do Parque em detrimento da execução do projeto total. Com isso, a ilha – parte fundamental do estudo, destinada a concretizar a integração do Guaíba –, não foi executada.

Projetada para situar o prédio administrativo do Parque e locais de interesse público, como o museu aquático e a marina, a ilha seria implantada em meio ao rio, próxima da margem e ligada ao Parque através de um eixo fixo. A proposta, elogiada por solucionar o distanciamento em relação às águas, ligava o rio ao Parque e este, por sua vez, conectava-se à cidade. A não execução dessa parte do projeto não impediu a implantação da extensa área verde e seu desfrute pela população, entretanto, contribuiu para que mais um plano elaborado para o aproveitamento da orla sul não fosse levado ao fim, mantendo a tradição das políticas urbanas no local.

Nesse sentido, a característica mais expressiva do projeto do Parque, compreendida na presente dissertação como sendo seu papel integrador, cumpriu, em parte, suas intenções. Entre tais propósitos foram destacados a integração entre

cidade e área verde na região da Praia de Belas, a integração com o Guaíba e, por fim, com Porto Alegre e a região metropolitana. Tal visão totalizante marcou a elaboração do projeto do Parque Marinha no sentido de que este deveria extrapolar os limites locais, estendendo sua utilidade para além da malha urbana de Porto Alegre. Além disso, propôs solucionar a falta de um espaço adequado ao lazer às margens do Guaíba sem considerar a configuração do rio na região, a qual foi alterada em função dos aterramentos, fator que aumentou a profundidade da orla e, conseqüentemente, comprometeu seu uso já agravado pela questão da poluição. Assim, mesmo cumprindo aspectos importantes do projeto político e social ao qual estava vinculado, o Parque não correspondeu às idealizações às quais foi submetido.

Na medida em que o objetivo da presente pesquisa foi analisar de que forma o Parque Marinha do Brasil, inserido no contexto da metropolização, consolidou-se como parte da história dos planos urbanos para a orla sul, pôde-se verificar que a área se formou dentro da perspectiva de implantação de um espaço pleno de vegetação, comum a todos os planos analisados. Ainda que desenvolvidos por motivações distintas, específicas de cada contexto, a ideia do benefício de se trazer a natureza para a malha urbana perpassou as diretrizes que buscaram reger os planejamentos locais ao longo de 60 anos.

A partir da constatação por parte dos planejadores urbanos de que a orla norte e central deveria cumprir funções de caráter funcional, as intenções de se construir uma paisagem que pudesse integrar cidade e natureza se consolidaram em relação à orla sul. Nesse sentido, áreas verdes de diferentes aspectos formais foram planejadas para a localidade da Praia de Belas.

No intuito de proporcionar à cidade o desfrute do verde em meio ao concreto, o Parque Marinha do Brasil permaneceu na esfera dos projetos anteriores a ele. Contudo, inserido no processo de metropolização, o Parque adquiriu dimensões consideravelmente maiores do que as precedentes no intuito expressado no projeto de receber a população da cidade e da região metropolitana.

Assim, as propostas de execução de obras que tivessem caráter mais abrangente – presentes desde os primeiros planos em relação à implantação de vias de tráfego –, atingiram a esfera das áreas verdes com a construção do Parque Marinha do Brasil. Contemporâneo à formação de uma conscientização ecológica e do início da abertura política, o Marinha se estabeleceu como parque urbano

diferenciado. Simultaneamente, herdou o paradigma histórico da relevância da presença da natureza no espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Parque Marinha do Brasil esteve inserido no contexto do processo de metropolização de Porto Alegre, o qual foi marcado pela ênfase nas obras de infraestrutura e pela implementação de grandes áreas verdes, que objetivaram adequar a cidade à sua nova condição de metrópole. Condição esta, desencadeadora da expansão da malha urbana e do aumento populacional. Assim, a partir da bibliografia consultada na presente dissertação, verificou-se a tendência de caracterização do período dos anos 1960 e 1970 sob a predominância da tecnocracia e das grandes obras estruturais. Muitas dessas obras, concebidas através de financiamento do governo federal, foram elaboradas no intuito de aparelhar as grandes cidades do país para fomentar o crescimento organizado sem, contudo, freá-lo. Para tanto, no caso de Porto Alegre, perimetrais, túneis, desapropriações e novos núcleos urbanos foram planejados e executados, transformando a cidade e marcando os projetos de governo das administrações de Thompson Flores e Socias Villela.

Há que se assinalar, entretanto, que embora as administrações analisadas tenham feito parte de um mesmo contexto político – o período do golpe militar –, diferenciaram-se entre si, na medida em que não foi constatada uma homogeneidade nas políticas públicas urbanas. Nesse sentido, Thompson Flores pôs em andamento as obras de infraestrutura necessárias para a fluidez da cidade, enquanto Socias Villela, seu sucessor, pautou-se pela reconfiguração urbana que proporcionasse um caráter mais humano a Porto Alegre. Tal distinção administrativa correspondeu ao lento, porém crescente processo de redemocratização vivenciado na época. Assim, constatou-se uma distância não somente temporal, mas social e política de 1969 (início do governo de Thompson Flores) a 1983 (final do governo de Socias Villela).

Portanto, foi possível verificar que mais do que uma predominância homogeneizadora, as administrações caracterizaram-se por um constante jogo de forças que foi se consolidando paulatinamente e, conseqüentemente, transformando as implementações urbanas e sua receptividade pela população. Nesse sentido, as políticas da cidade estiveram condicionadas pelos debates a nível regional e internacional no que se remete à adequação das políticas públicas nas questões

ambientais, as quais adquiriram relevância nos anos 1970, bem como a recuperação de áreas consideradas subaproveitadas, revelando a congruência com o cenário mundial, extrapolando o âmbito das ideologias e das fronteiras locais.

Assim, as políticas públicas do verde foram progressivamente elevadas ao patamar das prioridades da administração urbana de Porto Alegre, demonstradas através da análise dos relatórios oficiais de 1969 a 1982. Nesses documentos, foi possível verificar como as áreas verdes foram ocupando cada vez mais espaço, passando de apontamentos quase inexistentes para o hall dos destaques dos feitos políticos.

Nesse sentido, a administração de Thompson Flores iniciou ressaltando seu objetivo: as obras de infraestrutura, em especial de tráfego, contudo, finalizou destinando importância considerável aos tratamentos dos jardins, parques e canteiros públicos. A construção do Parque Moinhos de Vento em 1972 se estabeleceu como exemplo da crescente relevância que as áreas verdes adquiriram através dos debates desenvolvidos e das reivindicações da sociedade, objetivando trazer mais natureza para o espaço urbano e, assim, fazer frente à predominância do concreto.

Na sequência, Socias Villela herdou uma cidade melhor aparelhada estruturalmente a partir dos avanços nas esferas do saneamento, iluminação, vias de tráfego e legislação urbana executados na administração anterior, o que permitiu a aplicação dos investimentos em diferentes âmbitos. Além disso, as iniciativas em relação à implementação de um número maior de verdes urbanos já haviam sido iniciadas necessitando, contudo, de ampliação e aperfeiçoamento.

Paralelamente, as discussões acerca do meio ambiente obtiveram uma concretude maior durante o período do seu governo, assim como uma flexibilização em relação ao diálogo com a população. Sob tais condicionantes, Villela fez de sua administração um marco no que se refere às políticas do verde na história de Porto Alegre, estabelecendo inovações como as áreas de preservação permanente, de interesse paisagístico, além da manutenção e construção de quantidade expressiva de praças, jardins e canteiros e da implantação da maior área verde da cidade: o Parque Marinha do Brasil.

Nesse sentido, o Parque foi projetado para estabelecer um local de natureza de dimensões inéditas para a cidade, visando tornar-se um contrapeso em relação às demais obras demandadas para equipar a metrópole. Assim, o espaço se propôs

a receber diversos grupos sociais a partir da oferta de lazer, prática de esportes, caminhadas e contemplação, cumprindo uma das intenções do projeto: a humanização da cidade.

Foram muitas as intenções que nortearam a elaboração e a construção do Parque Marinha, alcançando as esferas da ecologia, da utilidade, do bem-estar da população, da valorização imobiliária e no sentido de consolidar uma interação mais frutífera em relação ao Guaíba. Tais intenções apresentavam aspectos relativos às questões contemporâneas à implementação da área, como a formação do movimento ecológico, a exploração do potencial construtivo da região e a construção de avenidas de ligação do centro à zona sul, por exemplo. Simultaneamente, contemplava aspectos referentes à valorização dos espaços verdes na malha urbana, fator cuja valorização e sistematização se remete a períodos sensivelmente anteriores, iniciando no século XVIII, bem como objetivou responder à tradicional reivindicação da sociedade em estabelecer uma interação concreta entre a cidade e a águas da orla.

Nesse sentido, através da presente pesquisa, foi possível perceber continuidades e descontinuidades na história da implementação dos parques urbanos, na medida em que as motivações pelas quais estas construções se justificaram corresponderam às especificidades dos contextos contemporâneos às mesmas, bem como a valores consolidados em tempos passados.

Assim, o prazer contemplativo e estético proveniente da implantação de espaços ajardinados em meio à cidade manteve-se como um princípio pelo qual se valorizavam tais áreas. Por outro lado, as motivações higienistas foram paulatinamente dividindo espaço com as preocupações em relação ao provimento de lazer adequado ao crescente contingente de trabalhadores que chegavam às cidades, deixando o campo para trás, fator desencadeado mais amplamente pela segunda fase da revolução industrial e estendido de forma crítica nas cidades brasileiras nos anos 1950 e 1960.

Na sequência, na cidade de Porto Alegre, passaram a figurar entre as justificativas do verde urbano a crescente insatisfação com o crescimento exacerbado da cidade, o qual implicou um número massivo de construções que desfiguraram a cidade e nem sempre contemplaram as esferas estéticas e paisagísticas. Nesse sentido, o verde remeteu-se a valores cuja permanência pareceram se perder em meio às transformações citadinas e se estabeleceu como

um espaço no qual era possível estabelecer um ritmo alternativo ao da metrópole. Paralelamente, a formação de uma consciência ecológica, fortalecida pela organização de movimentos em prol do meio ambiente, representou mais um aspecto a contribuir com a necessidade dos verdes urbanos, juntamente com o lazer e o desfrute contemplativo.

Entretanto, à medida que se analisou as motivações pelas quais o Parque Marinha foi planejado e construído, sua relação com a historicidade dos planejamentos urbanos para a região da orla da Praia de Belas apresentou-se como um elemento compositivo da pesquisa. Desde 1914 os planos urbanos destinaram àquela área da cidade um espaço no qual deveria ser implantado um parque, entre outros elementos como um bairro melhor planejado e uma avenida que contornando o Guaíba levaria até a zona situada mais ao sul.

Nesse sentido, a distância temporal e, portanto, contextual da construção do Parque Marinha nos anos 1970 em relação aos planejamentos para a Praia de Belas, proporcionou a verificação de intenções políticas semelhantes que remontaram à primeira década do século XX, e, por outro lado, possibilitou a percepção dos elementos específicos da década de construção, não compartilhados pelas administrações municipais anteriores. Igualmente relevante foi a verificação de que tais planejamentos estenderam-se até os anos 1970 e em todos eles a construção de um parque se estabeleceu como um dos principais elementos dos projetos.

Assim, o consenso em construir uma área verde no local se constituiu como o elo através do qual foi possível relacionar o período da implantação do Parque Marinha - integrante do Projeto Renascença, com os projetos anteriores a esse. Contudo, há que se salientar que esta relação foi estabelecida no que tange a orla sul, especificamente a região da Praia de Belas, a partir do recorte da análise que objetivou a observância da parte dos planos remetida a esta localidade e referente às áreas verdes. Isso implica dizer que essa dissertação visou dar conta de uma fração das políticas públicas do verde em uma região específica da cidade de Porto Alegre.

Complementarmente, a análise das implementações de áreas verdes executadas pelas administrações de Thompson Flores e Socias Villela referiu-se à cidade para além dos limites da orla sul, e dentre tais ações elegeu-se como objeto da pesquisa um desses feitos, considerado o mais expressivo deles, o Parque

Marinha do Brasil. Nesse sentido, foram analisadas as políticas do verde durante o processo de metropolização, e os planos urbanos elaborados anteriormente a esse período para a orla da Praia de Belas (1914 – 1970) formaram parte da composição na medida em que apresentaram diretrizes semelhantes.

Salienta-se, contudo, que no transcorrer da pesquisa observou-se uma lacuna relativa à história das políticas públicas do verde na cidade de Porto Alegre anteriores à metade do século XX. De fato, a pesquisa sobre a implantação das áreas verdes na cidade constitui-se como um campo fértil de análise justificando-se na medida em que fizeram parte de diferentes conceitos de cidade relacionados às especificidades sociais e políticas de cada contexto histórico, as quais apresentam rupturas e permanências componentes da história local.

REFERÊNCIAS

Bibliografia

ABAURRE, Maria Luiza M. e PONTARA, Marcela. **Literatura Brasileira: tempos, leitores e leituras.** São Paulo: Moderna, 2005.

ACOT, Pascal. **História da ecologia.** Rio de Janeiro: Campus, 1990.

ALMEIDA, Maria Soares de. Gestores da cidade e seus regulamentos urbanísticos: Porto Alegre de 1893 a 1959. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord). **Urbanismo no Brasil 1895-1965.** São Paulo: Studio Nobel, 1999.

ALONSO, José Antonio Fialho; MAMARELLA, Rosetta e BARCELLOS, Tanya M. de. (orgs) **Território, Economia e Sociedade: Transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre.** Porto Alegre: FEE, 2009.

ANDRADE, Rubens Oliveira de; TERRA, Carlos Gonçalves (orgs). **Coleção Paisagens Culturais.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

ARGAN, Giulio. Clássico e Romântico In: **Arte Moderna.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

BAUMER, Franklin L. **O pensamento europeu moderno Volume II Séculos XIX e XX.** Lisboa: Edições 70. 1990.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade.** São Paulo: Perspectiva, 2003.

BOHRER, Maria Dalila. **Análise morfológica das destinações do aterro da Praia de Belas nas propostas e planos urbanísticos de Porto Alegre.** Porto Alegre: UFRGS, 2001.

BOHRER, Maria Dalila. O processo de ruptura da ocupação planejada do aterro Praia de Belas. In: FERREIRA, Mario dos Santos, BREGATTO, Paulo Ricardo e KOTHER, Maria Beatriz Medeiros (orgs) **Arquitetura e Urbanismo: posturas, tendência e reflexões.** Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2008.

BONES, Elmar, HASSE, Geraldo. **Pioneiros da Ecologia: breve história do movimento ambientalista no Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Já Editores, 2002.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (org). **As cidades da cidade.** Belo Horizonte: UFMG, 2006.

BURIN, Carolina Wolff. **O caso da canalização do arroio Dilúvio em Porto Alegre: ambiente projetado x ambiente construído.** Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, 2008.

CALDEIRA, Jorge (org). **Coleção Formadores do Brasil**: José Bonifácio de Andrada e Silva. São Paulo: Ed.34, 2002.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**. São Paulo: EDUSP, 2003.

CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz de. **Fotografia e Cidade**: da razão urbana à lógica do consumo: álbuns da cidade de São Paulo, 1887-1954. São Paulo: Mercado das Letras, 1997.

COLLINGWOOD, R.G. **A Idéia de Natureza**. Lisboa: Editorial Presença, s.d.

COSTA, Telmo Cardoso. **Pequena história da limpeza pública de Porto Alegre**. Porto Alegre: DMLU, 1983.

DIEGUES, Antonio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, USP, 2004.

DUMAZEDIER, Joffre. **Questionamento teórico do lazer**. Porto Alegre: PUCRS, 1980.

ELIAS, Norbert y DUNNING, Eric. **Deporte y Ócio en el Proceso de la Civilización**. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.

ELIAS, Norbert. **A Sociedade de corte**. Lisboa: Editorial Estampa, 1987.

FAYET, Carlos Maximiliano e DEBIAGI, Jorge Decken. **Projeto Praia de Belas**: o nascimento de uma unidade urbanística. Porto Alegre: Maguefa Empreendimentos Imobiliários Ltda., 1975.

FLORES, Hilda. **Tristeza e Padre Reus**. Porto Alegre: ELAPE, 1979.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2004.

FRANÇA, José-Augusto. **Lisboa Pombalina e o Iluminismo**. Lisboa: Bertrand, 1987.

Françoise. **O Urbanismo**: utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2007.

FREITAS, Wagner Cinelli de Paula. **Espaço urbano e criminalidade**: lições da Escola de Chicago. São Paulo: IBCCRIM, 2002.

FUNDAÇÃO ZOOBOTÂNICA DO RIO GRANDE DO SUL JARDIM BOTÂNICO DE PORTO ALEGRE. **Jardim Botânico de Porto Alegre**: 50 anos conservando a flora gaúcha. Porto Alegre: Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul. Jardim Botânico de Porto Alegre, 2009.

GOENAGA, Maria Victoria. La obra humana en la cultura de paisage. In: ANDRADE, Rubens Oliveira de; TERRA, Carlos Gonçalves (orgs). **Coleção Paisagens Culturais**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

GONÇALVES, Cleber Augusto e MELO, Victor Andrade. Lazer e urbanização no Brasil: notas de uma história recente (décadas de 1950 / 1970). In: **Movimento**, Porto Alegre, v.15, n. 03, Jul / Set. 2009.

GONZAGA, Sergius. **Manual de Literatura Brasileira**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1998.

HAUSER, Arnold. **História Social da Arte e da Literatura**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 1500-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MADERUELO, J. (org.) **Paisaje y arte**. Madri: Abada, CDAN, 2007.

MADERUELO, Javier. (ed) **Arte Público**: naturaleza y ciudad. Madrid: Fundación César Manrique, 2001.

MAGALHÃES, Manuela Raposo. **A arquitetura paisagista**: morfologia e complexidade. Lisboa: Editorial Estampa, 2001.

MARONEZE, LUIZ ANTÔNIO GLOGER. **Porto Alegre em dois cenários**: a nostalgia da modernidade no olhar dos cronistas. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2007.

MARQUES, Maria Teresinha Furlanetto. **Navegar era preciso, ainda é?** A companhia de navegação Arnt e o Vale do Taquari. 1999. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

MARX, Roberto Burle. **Arte e Paisagem**: conferências escolhidas. São Paulo: Nobel, 1987.

MASCARÓ, Juan Luis e MASCARÓ, Lúcia. A influência do plano diretor do desempenho energético-ambiental da cidade e de seus edifícios. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João F. (orgs.). **Estudos Urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1993.

MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: Paradoxo do Iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MIZOGUCHI, Ivan, MAINSKY, Rogério. **Projeto Parque Marinha do Brasil**. 1976.

MONTEIRO, Patrícia Menezes Maya. A paisagem como lugar: o perfil das montanhas do Rio de Janeiro. In: ANDRADE, Rubens Oliveira de; TERRA, Carlos Gonçalves (orgs). **Coleção Paisagens Culturais**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

MORBINI, José. **Parque Marinha do Brasil**: Plano Preliminar de Diretrizes. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1976.

NIEMEYER, Carlos Augusto da Costa. **Parques infantis de São Paulo**: Lazer como expressão de cidadania. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

NYGAARD, Paul Dieter. **Planos Diretores de Cidades**: discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: UFRGS, 2005.

OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. **Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos**: As relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha UPC, 2008.

PARADEDA, Maria Regina Matos. **Arquitetura da Paisagem e Modernidade**: um estudo sobre representações e memória das praças de Pelotas 1860-1930. 2003. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otavio Guilherme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara. 1987.

PORTO ALEGRE, Aquilles. A Praia de Belas. In: PORTO ALEGRE, Aquilles. **História Popular de Porto Alegre**. Porto Alegre: EU, 1994.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964**. Porto Alegre, 1964.

PORTO ALEGRE. PREFEITURA MUNICIPAL. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre – PDDU** – Lei Complementar nº 43/79 – 4ª edição. Porto Alegre, CORAG, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Renascença**. Porto Alegre, 1975.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Seis anos de realização Porto Alegre 1969-1974**: Administração Telmo Thompson Flores. Porto Alegre, 1974.

RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Rio de Janeiro: Edições 70, 1987.

SANMARTIN, Olyntho. **Um ciclo de cultura social**. Porto Alegre: Sulina, 1969.

SCHOSSLER, Joana. **“As nossas praias”**: Os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do

Rio Grande do Sul, Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre, 2010.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SEVERO, Fernanda. **O Mercado de Porto Alegre entre a cidade real e as cidades ideais**. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciência Humanas. Porto Alegre, 1999.

SOSTER, Ana Regina de Moraes. **Porto Alegre: A cidade se reconfigura com as transformações dos bairros**. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciência Humanas. Porto Alegre, 2001.

SOUZA, Anita Silva de. **Projeto Renascença: um plano de intervenção urbana em Porto Alegre na década de 1970**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Faculdade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de. e MULLER, Dória Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997.

TEIXEIRA, Ana Lúcia (org). **Porto – de muitos parques – Alegre**. Porto Alegre: Viver no Campo Editora, 2008.

VELASQUES, Iara Ferrugem. Vivência ambiental no cenário de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana e ROVATTI, João F. (orgs.). **Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1993.

WILKOSZYNSKI, Artur do Canto., SOUZA, Célia Ferraz de. In: **Análise do percurso do trem da Tristeza**. Porto Alegre: FAPERGS, 1991.

WILKOSZYNSKI, Artur do Canto., SOUZA, Célia Ferraz de. Tristeza: a imagem que formou sua imagem. In: SOUZA, Célia Ferraz de., PESAVENTO, Sandra Jatahy (orgs). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: UFRGS, 1997.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

Documentos oficiais

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. PLENÁRIO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES. **Ata da segunda sessão extraordinária da primeira sessão legislativa da sétima legislatura**, 29 de março de 1973.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO **Ata**, 08 de setembro de 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. **Ata**, 24 de setembro de 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. **Correspondência**, 23 de julho de 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. BAGGIO, Newton Paulo. **Ofício relativo ao cronograma do projeto do Parque Marinha do Brasil**, 23 de junho de 1977.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO. **Parecer**, 24 de setembro de 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Exercício de 1969.**

_____. **Relatório do Exercício de 1970.**

_____. **Relatório do Exercício de 1971.**

_____. **Relatório do Exercício de 1972.**

_____. **Relatório do Exercício de 1973.**

_____. **Relatório do Exercício de 1974.**

_____. **Relatório do Exercício de 1975.**

_____. **Relatório do Exercício de 1976.**

_____. **Relatório do Exercício de 1977.**

_____. **Relatório do Exercício de 1978.**

_____. **Relatório do Exercício de 1979.**

_____. **Relatório do Exercício de 1980.**

_____. **Relatório do Exercício de 1981.**

_____Relatório do Exercício de 1982.

Eletrônicas

MARQUES, Sergio Moacir. A cidade moderna | o moderno [e a arte] na cidade a Praia de Belas e o Largo dos Açorianos - 1752 / 1973. In: **Seminário Docomomo Brasil Cidade moderna e contemporânea: síntese e paradoxo das artes trabalhos completos**. Rio de Janeiro : Klam, 2009. CD-ROM.

MONTEIRO, Charles. Duas leituras sobre as transformações da cultura urbana de Porto Alegre nos anos 1970: entre memória e ficção. **Estudos Ibero-americanos**, Porto Alegre, v. XXX, n.2, p. 89-104, Dez. 2004. p. 90. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/viewFile/1318/1023>> Acessado em: 15 abr. 2011.

Jornais

Correio do Povo, 7/11/1972.

Correio do Povo, 2/12/1972.

Correio do Povo, 5/12/1972.

Correio do Povo, 9/11/1975.

Correio do Povo, 6/12/1975.

Correio do Povo, 16/12/1975.

Correio do Povo, 25/1/1976.

Correio do Povo, 4/6/1978.

Correio do Povo, 8/12/1978.

Folha da Tarde, 15/5/1976.

Zero Hora, 15/4/1976.

Revistas

Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, n. 9, Jul. 1934.

Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, n. 13, Out. 1935.

Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. n. 21, Jul. 1937.

Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, n. 31, Jan. 1940.

Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul, Ano 1, Set.1945, nº2.

SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE. **Os 10 anos do Parque Moinhos de Vento na História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Secretaria Municipal do Meio Ambiente, 1982.

SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE (SMAM). **Revista Proteção Ambiental**, n. 12, Dez. 1978.

Projeto, n. 50, Abr. 1983.

Veja, 4/12/1974.