

PRINCÍPIOS DE LE CORBUSIER NO RIO GRANDE DO SUL: O PROJETO DO BAIRRO RESIDENCIAL DA PRAIA DE BELAS EM PORTO ALEGRE

Principles Of Le Corbusier In Rio Grande Do Sul: The Praia De Belas Project In Porto Alegre

Andrea Soler Machado

Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul

andreasolermachado@gmail.com

Resumo

O objetivo desse artigo é descrever o Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, realizado na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Brasil, em relação a seus condicionantes: sítio, programa, paradigma adotado e solução elaborada por Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet, em 1953. O sítio corresponde a uma área de 300 hectares de aterros na margem sul do rio Guaíba, junto ao centro histórico da cidade; o programa habitacional extenso cria um novo bairro e uma nova frente aquática; o paradigma corresponde ao Plano Ideal de Le Corbusier, o modelo adotado no Plano Diretor de 1959, o primeiro plano em forma de lei da cidade, no qual o Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas aparece em forma de projeto especial.

Palavras-chave

Habitação, Praia de Belas, Le Corbusier

Abstract

The aim of this paper is to describe the design of the residential district of Beach Beautiful, in the city of Porto Alegre, capital of Rio Grande do Sul, Brazil, in relation to its determinants: site, program, solution paradigm adopted and elaborated by Carlos Maximiliano Fayet and Edvaldo Pereira Paiva in 1953. The site is an area of 300 acres of landfill on the south bank of the Guaiba River, near the historic city center; the extensive housing program creates a new neighborhood and a new water front; the paradigm corresponds to Ideal Plan from Le Corbusier, the model adopted in the Master Plan 1959, the first plan into law city, in which the design of the residential district of Beach Beautiful appears in the form of special design.

Keywords

1. O Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas

A existência do Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, 1953, se reduz a duas imagens (Figs. 13 e 14) e um pequeno texto no Plano de 1959. Entretanto, sua importância se afirma nos discursos subsequentes. Os textos gerados nessa pesquisa, a partir dessas duas imagens, desvendam seus segredos e ampliam seus significados, como se pretende demonstrar. A presente pesquisa, realizada junto ao PROPARG-UFRRGS, intitulada *Arquiteturas das Margens Aquáticas*, é um recorte do tema desenvolvido na minha tese de doutorado em história: *A BORDA DO RIO EM PORTO ALEGRE: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado*¹, uma narrativa histórica construída a partir das transformações geradas na orla de Porto Alegre através dos seus planos urbanísticos. Desde o ponto de vista teórico-metodológico, a investigação se insere no campo da Nova História Cultural, conceituando-os como arquiteturas imaginárias, mais pela natureza prospectiva e utópica, expressa na configuração de cada plano, que pelo fato de terem sido parcialmente concretizados. Parte-se da ideia de que o Plano Urbanístico é o instrumento de ação sobre a cidade característico da era moderna, pré-figuração de um tempo-espaço de desejo sobreposto a uma cidade real, “diagrama do devir histórico de uma sociedade, forma específica de intencionalidade” (ARGAN, 2001, p. 51), reintroduzindo o antigo tema da cidade ideal e da utopia, ou do espaço utópico, que vincula uma organização social perfeita, não apenas a um espaço paradisíaco, mas a um espaço novo, com uma dupla dimensão: uma artística, de lugar ou *retrato*; e uma funcional, de protótipo ou *modelo* (CHOAY, 1985, p. 153), por definição, o que serve de objeto de imitação.

Cada plano constitui uma representação dos desejos técnicos e políticos de modernização de seu tempo. No campo da Nova História Cultural, este conceito é central e permite uma articulação, não apenas sócio-econômica, mas também artística, entre a história e a arquitetura. Foi enunciado por Mauss e Durkheim em 1903, retomado nos anos 1980 por pensadores com Bourdieu, Ginzburg, Chartier e Hartog, entre outros. (BOURDIEU, 1980, p.113), (GINZBURG, 1995, p.21),

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

(CHARTIER,1987, C.F.), (HARTOG, 1998, p.197). A sua incorporação pela história procura congrega várias abordagens da imagem como tema ou fonte e conduziu ao surgimento de uma teoria do Imaginário, organizada em termos de "sistema de ideias e imagens de representação coletiva", alternativa ao cientificismo que subordina a produção cultural às estruturas econômicas e sociais(PESAVENTO, 1999, p.8).

Os planos diretores realizados em Porto Alegre durante o século XX surgiram da conjunção estabelecida entre Estado e vanguarda;o primeiro, investindo nos quadros técnicos ocupados por arquitetos que atuam na planificação, instrumento capaz de controlar o crescimento urbano e regional, chave-mestra para a expansão do processo de modernização da cidade. A segunda, com o olho na cidade ideal moderna, a bússola que apontava, em 1914 e 1943, para Paris, a cidade ideal do século XIX, e em 1959, para Brasília, a utopia corbuseana prestes a se tornar realidade. "O Estado se torna institucionalmente vanguarda moderna e a cidade, sua picareta modernizadora" (GORELIK, 1999, p. 67). O modo de operar próprio dos grupos de vanguarda apoia-se na renovação de repertórios lingüísticos que conduzem a inovações tipológicas a partir da disponibilidade tecnológica ou das exigências de uso propostas pela modernização social.

Os planos representam assim a construção da modernidade urbana porto-alegrense e tratam a orla como laboratório privilegiado de experimentação de modelos de origem europeia. Dentro do campo do imaginário, constituem fontes históricas: suportes para a construção de um passado.

O Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas constada história urbana da cidade. A compreensão arquitetônica e histórica dessas duas imagens, ou seja, a descrição da solução proposta depende, contudo, de uma análise dos condicionantes de projeto. O programa habitacional e a vinculação do projeto ao paradigma corbusiano exigem a explicitação teórica do Plano Ideal. A história do sítio estabelece uma linha de tempo para a análise e corresponde a um percurso estendido entre os princípios da existência da cidade e os anos 1950, no qual a orla de Porto Alegre vai sendo modelada (Fig. 1).Trata-se, portanto, de um projeto extremamente vinculado, não apenas a um sítio, mas a toda a história do mesmo, que aqui será contada a partir dos estudos urbanísticos que se ocuparam da orla.

Sítio, programa, paradigma adotado e solução proposta compõem as partes desse artigo.

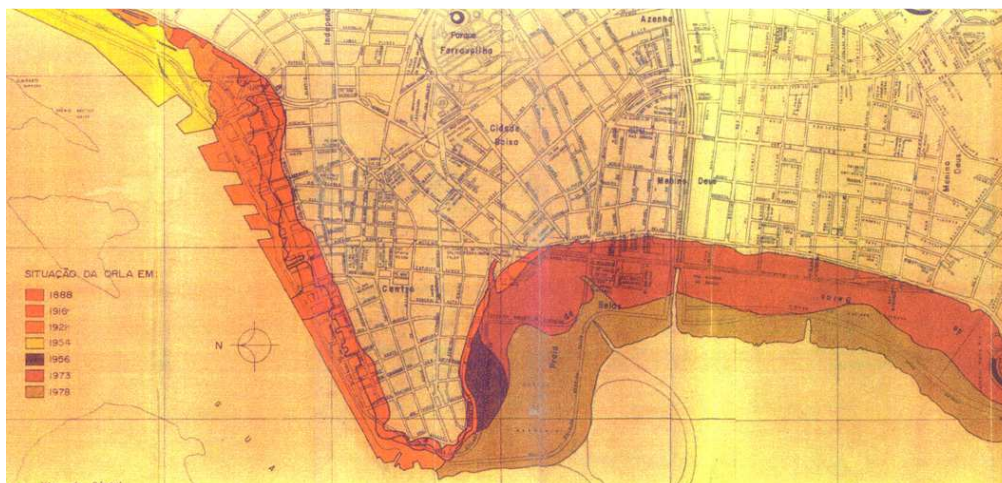


Figura 1 - A Evolução dos aterros de Porto Alegre.

Fonte: Porto Alegre: Secretaria de Planejamento Municipal – PMPA/1986

2. O Sítio: a Praia de Belas

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

Uma das vias da sua implantação no território nacional é a do planejamento urbanístico, o pensamento criador do instrumento capaz de modernizar as cidades coloniais brasileiras a partir da República. Ao olhar a cidade como objeto total de manipulação, o plano por vezes se confunde com um projeto total para a cidade, subtraindo a importância do projeto arquitetônico nos processos de renovação urbana. Os desenhos dos planos e dos projetos da orla compõem um conjunto de imagens cujo conteúdo formal possibilita um discurso arquitetônico e social, e por isso tornam-se fontes principais de acesso a esses tempos, passados e próximos.

A orla da área central de Porto Alegre é um lugar artificial, obra de aterros, objeto de muitos projetos até hoje discutidos, cuja realidade construída não corresponde a nenhum deles. O solo de 300 ha que ampliariam a enseada da Praia

de Belas, na margem sul do rio Guaíba, é um projeto dos anos 1950. Entretanto, a ideia dos aterros como forma de ampliar o exíguo espaço do núcleo fundacional peninsular de topografia acidentada, criando um caminho ao longo da orla, nasce pouco depois da fundação da cidade, em 1772; e está presente em todas as propostas urbanísticas realizadas a partir de então. “Em 1857 os vereadores ordenaram o orçamento da despesa a ser feita com o aterro no Caminho chamado Praia de Belas” (DA COSTA FRANCO, 1988, p. 331), na época um lugar de chácaras como descrevem os cronistas da cidade:

O bulício da cidade chamava a atenção do habitante do Caminho de Belas, que ao levantar-se, sentia os zéfiros embalsamados pelos florentes alecrins, dourados e verdes manjericões, e mil flores cujo matiz agrada à vista e chama o pensamento do filósofo à contemplação de Deus (CALDRE E FIÃO, 1847, p. 24).

Aquele sítio ali, à Praia de Belas, onde está hoje o quartel do Segundo Batalhão da Brigada militar, era, há 50 anos, (1870) um matagal cerradíssimo onde os negros fugidos iam esconder-se (...) a mataria era espessa e eles encontravam ali, para alimentar-se, o araçá, a cereja, a pitanga, o maracujá, o joá, o ananás, e tantas outras frutas silvestres que o bom Deus semeou a mãos cheias na terra para regalar a gulodice (...) De resto, a um passo, ficava a praia, com a limpa cristalina, para lhes mitigar a sede. (...) Antigamente assim se chamava por ali ter existido o palacete da baronesa de Gravataí, onde funcionou outrora a Escola Militar e está hoje o quartel a que me referi no começo dessa ligeira prosa efêmera. O espírito popular, sempre cheio de argúcia e maldade, também chamava esse lugarejo de "Banda Oriental", pelas frequentes desordens que ali se davam, principalmente no beco, da Preta, que era um dos seus tantos corredores escusos. Em frente ao atual quartel da Brigada, existia, naqueles tempos agrestes, uma excelente praia de banho limpa e cuidada. Era muito concorrida por escolares, que gazeavam as aulas e, nos tempos cálidos, atraídos pelas frutas como os passarinhos, procuravam aquele aprazível sítio, tão rico de encantos naturais. Não era raro encontrar-se mel naquela espessa e perfumada mataria. A lechiguana, a mandaçaia e a mirim ali abundavam. (...) Frutas, mel e um soberbo banho. (PORTO ALEGRE, 1994, p.41).

No final do século XIX a cidade, que se desenvolvera até então junto ao porto, na margem norte, passa a se expandir em direção ao sul; e a Praia de Belas recebe moradores (Figs. 2 e 3).



Figura 2 - Praia de Belas desde o Morro Santa Teresa.

Hermann Rudolf Wendroth, Aquarela, 1852.

Fonte: Porto Alegre: METZ et al. 2001



Figura 3 – Praia de Belas no Mapa de Porto Alegre, 1837.

Fonte: Disponível em: <<http://www.portoimagem.com/historia.html>>. Acesso em: 9 jul. 2013.

A melhoria do sinuoso caminho marginal ao rio se fazia cada vez mais necessária: “o caminho era sedutor. Não lhe faltaram projetos e tentativas de aperfeiçoamento” (DA COSTA FRANCO, 1988, p. 332). Por ocasião das obras de um

cais de pedra na Praia de Belas, iniciada em 1870, o cronista relata os benefícios que uma avenida à beira rio traria à cidade:

Existe, há muitos anos, um longo trecho de cais que, partindo das imediações da cadeia, vai por ali afora até a Ponte de Pedra sobre o Riachinho e continua depois abeirando dos quartéis da Brigada Militar. O cais foi bem construído e atesta o zelo e a competência do engenheiro incumbido dessa construção. Nesse trabalho foi consumida não pequena soma, e pena é que aquele serviço não esteja ainda completo pela falta de arborização, que devia acompanhar as obras de alvenaria. Teríamos, então, uma avenida à beira rio, apresentando um belo aspecto pitoresco, e dando um novo relevo à cidade baixa, que emerge risonha do azul das águas como se fosse uma paisagem do mar Egeu. Apesar da carência absoluta de arvoredo, que devia correr parêlo com a construção do cais que ali está, não se vê, em toda aquela extensão, uma árvore de braços estendidos para as alturas. Parece, às vezes, que a nossa terra é de uma aridez esmagadora – um pedaço da Líbia ou Saara, sem vegetação que alegre aquele sítio. Imaginem que encanto não seria aquela parte da cidade, se viessem, ladeando o cais, dois renques de árvores bem copadas, como as temos em abundância em nossas matas!... Não obstante a pobreza de vegetação que apresenta este sítio que ali está, à beira de uma formosa enseada, ainda assim a sua posição topográfica é uma linda nesga da natureza. O que não seria isto, se a mão do homem viesse em auxílio desse pedaço, pode-se dizer, em abandono da nossa cidade. O que o homem deixou ali foi apenas a muralha do cais para impedir a invasão das águas na zona ribeirinha por ocasião das enchentes. Perto da Ponte de Pedra, na margem do Riachinho, vicejam algumas árvores alegrando o local. Ia me esquecendo de mencionar que no começo do cais, próximo ao muro tenebroso da cadeia, existem alguns exemplares de eucaliptos, plantados ali, não há muito tempo, quando administrava o presídio o coronel Ortiz. Um dia em que a nossa municipalidade tiver lançado o seu olhar para aquele ponto da cidade em abandono, levando a arborização para lá, esse local tornar-se-á o ponto predileto da população, sempre ansiosa pela sombra das árvores nas tardes de verão. E daí, poderiam contemplar as encantadoras paisagens que rodeiam a cidade – à direita, do outro lado do rio, o povoado das Pedras Brancas, sorrindo e nos dizendo “adeus” de longe, como uma tentação e, em frente, descendo pela encosta do morro, por entre a verdura das árvores, como num presépio, as casinhas que alvejam ali como um bando de garças pousadas na relva. Se a arborização tivesse sido iniciada com o começo das obras do cais, que magnífica avenida à beira rio não teríamos nós, hoje, embelezando a cidade, cuja situação não pode ser mais linda do que é. À noite, então, veríamos de longe, seguindo toda extensão do cais, por aí além, a iluminação elétrica como um cordão aéreo e luminoso de reticências, guardando entre si a mesma distância uma das outras. (PORTO ALEGRE, 1994, p.60-61).

Em 1894, é feito um primeiro estudo urbanístico para a enseada da Praia de Belas que, a partir do início do século XX, se torna objeto dos diversos planos urbanos.

2.1. Plano Moreira Maciel

Em 1914 o Plano de Melhoramentos e Orçamentos de Moreira Maciel, apesar de não concretizado, gerou ideias para a cidade que futuramente possibilitariam a realização do Projeto Praia de Belas: a abertura da Avenida Borges de Medeiros e a primeira etapa de aterros que ampliaram a península em direção ao sul. Maciel, um engenheiro-arquiteto positivista, diretor da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da cidade, sintonizado com os cânones europeus urbanísticos da época, foi contratado pelo governador municipal José Montauray, cuja administração, de 1897 a 1924, abriu caminho para as sucessivas transformações urbanas realizadas no mandato de Otávio Rocha, 1924-1928, e se caracterizou por uma política positivista voltada para o saneamento e implementação de redes de infra-estrutura urbana. O mapa do Plano Maciel de 1914 representava a primeira visão global ideal de Porto Alegre, podendo ser considerado o primeiro instrumento a promover a passagem da cidade colonial para a cidade metropolitana moderna.

A aliança entre projeto histórico e urbanístico promoveria transformações compatíveis com os novos valores burgueses e com a almejada consolidação da ordem urbano-industrial. Os horizontes que orientaram o programa do plano situavam-se do outro lado do oceano Atlântico e nos chegam via Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte: o modelo haussmaniano surgido a partir das reformas realizadas pelo Barão Georges-Eugène Haussmann em Paris após a Revolução Francesa. A estratégia utilizada partia de uma concepção da cidade como um sistema de partes independentes que deveria atender a três requisitos fundamentais: *embelezamento*, *saneamento* e os problemas relativos à *circulação*, trinômio que se tornou a definição da palavra-conceito *melhoramentos*.

A técnica utilizada é a sobreposição de uma malha geométrica de novas avenidas ao antigo traçado medieval, um elemento que embeleza a cidade com suas longas perspectivas e racionaliza as obras de infraestrutura e saneamento. A obra é única, *retrato* das peculiaridades de Paris, mas se torna embrião do urbanismo como ideologia e ciência interdisciplinar: *modelo* de cidade figurativa, conformada por quarteirões de ocupação periférica, perfurados por rua corredor, pátio, praça e parque, princípios aplicáveis a outros contextos.

A partir de Haussmann, os planos tornam-se projetos de ação total sobre a cidade. O paradigma orientou diversos projetos urbanísticos brasileiros, como o Plano da Cidade do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, 1928, o Plano de Avenidas de São Paulo de 1930 e os planos urbanos de Porto Alegre anteriores aos anos 1950.

A orla proposta por Maciel era concebida como um todo unitário: o porto seria reformado; e a Praia de Belas, destinada a um cais de saneamento, ambos ligados por

uma avenida arborizada: a Avenida Porto (Fig. 4). Em 1927, as obras de perfuração da colina central e aterro da margem sul dão origem ao Viaduto Otávio Rocha e ao prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, concluída em 1932, uma reforma semelhante à abertura da Avenida Central, no Rio de Janeiro.

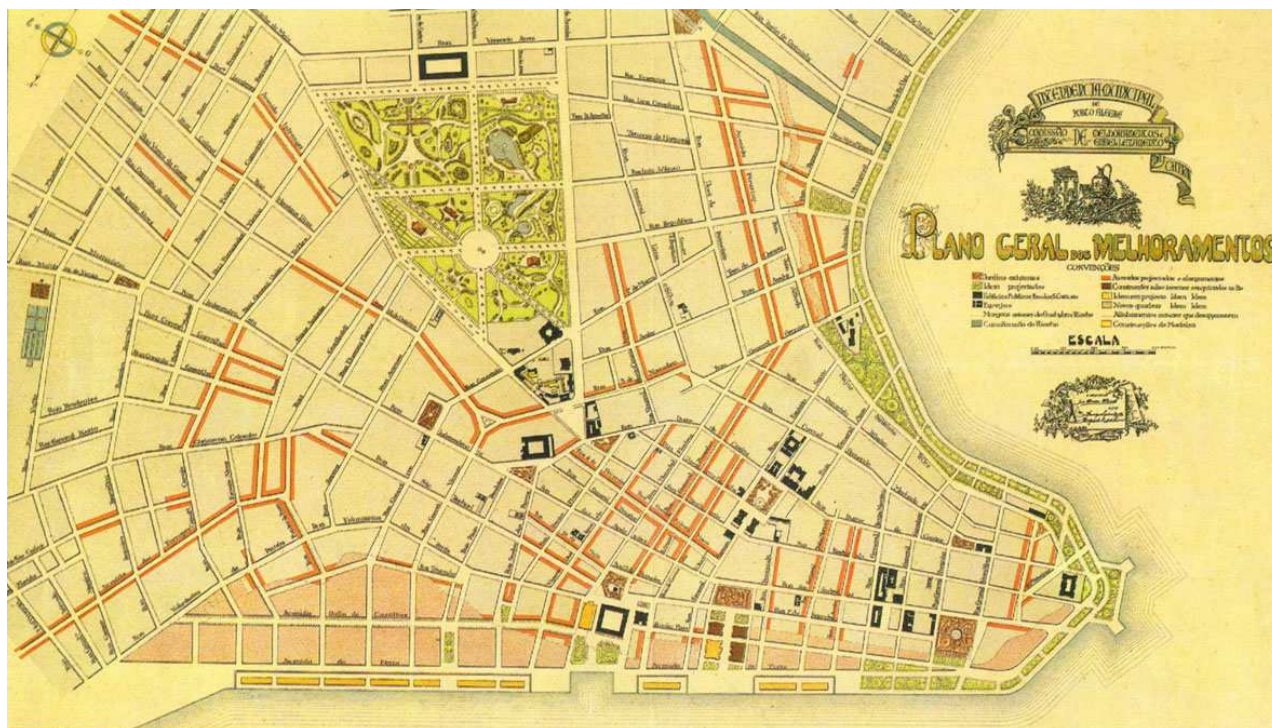


Figura 4 - Plano Moreira Maciel, 1914, Porto Alegre.

Fonte: Montevideu: ELARQA, 2000

2.2. Contribuição ao Estudo da Urbanização

A *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, 1936, contém a segunda proposta de aterros que dariam origem à atual configuração da Praia de Belas; e a primeira sugestão de ocupação residencial: “um dos projetos de extensão previstos por nós para a Porto Alegre Maior do futuro é o da construção dum novo bairro residencial na praia de Belas com conseqüente saneamento e embelezamento desse litoral” (Paiva, 1938, p.92). O documento organizado pelos técnicos da prefeitura, Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria², era o resultado da Exposição de

² Luiz Arthur Ubatuba de Faria (1907-1954), destacado urbanista gaúcho, diplomou-se engenheiro civil em 1932. Em 1926, iniciou sua vida profissional na Seção de Cadastro da Prefeitura de Porto Alegre. Estudou urbanismo no Uruguai e na Argentina em 1942, integrou o corpo docente dos cursos de arquitetura e urbanismo do Instituto de Belas Artes em 1945 e na Faculdade de Arquitetura, a partir de 1952. Escreveu artigos e realizou inúmeros trabalhos técnicos, como os planos para Imbé, Atlântida, Tramandaí, Capão da Canoa, Cidreira, Tarumã, bem como os projetos para o Bairro Industrial de Porto Alegre, para o Viaduto Conceição e o Plano de Conjunto para Porto Alegre em 1938. Profissional altamente reconhecido em seu tempo, recebeu o título de oficial da ordem acadêmica de ciências e letras pan-americana. Seus trabalhos foram amplamente divulgados e apoiados pela imprensa local e do Rio de Janeiro.

Urbanismo precedida de um debate sobre a cidade realizado entre 1935-36, um período caracterizado pela diversidade de renovações e de acontecimentos marcantes no contexto político, social e cultural da cidade e do país, sob os desígnios de um estado que desloca seus investimentos, do sonho em direção à ação de remodelação do espaço urbano. Neste momento de renovação, os produtores do espaço formulam as origens coloniais portuguesas como ultrapassadas, vislumbrando uma Porto Alegre capaz de igualar-se ao outro lado da fronteira e, sobretudo, ao Rio de Janeiro, remodelado por Pereira Passos.

Ideologicamente, o Estudo filiava-se ao modelo hausmaniano. Entretanto, a proposta antecipa a mudança de paradigma que se daria no Plano de 1959, como mostra o capítulo de Paiva dedicado ao zoneamento. Em suas palavras,

Zoning é a divisão duma cidade em zonas caracterizadas pela utilização volume ou altura permitidos aos edifícios e visa a máxima organização e eficiência da urbs.(...) Durante bastante tempo, acreditou-se que se devia estabelecer um regulamento único para as construções de toda uma cidade, porém o urbanismo moderno compreendeu a necessidade da separação dos diferentes elementos duma cidade. Para isso, estabeleceu como princípio básico, a diferenciação desses elementos e a necessidade de uma regulamentação especial para cada um deles. Nossa cidade tem o seu zoning espontâneo, resultado de seu crescimento histórico (PAIVA, 1938, p. 90).

O atraso da Praia de Belas era resultado das “más condições higiênicas, isolamento das grandes vias de tráfego e de seu completo abandono” (Paiva, 1938, p.92).O aterro, atravessado pelo Riacho canalizado e arrematado por avenida marginal, transformaria a área em uma zona urbana habitacional saneada, conectada a um novo centro comercial: uma rótula monumental que articulava um sistema de avenidas definidas por quarteirões de ocupação periférica (Fig. 5).



Figura 5 - Novo Bairro Praia de Belas na Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre, 1936.

Fonte: Porto Alegre: Maria Dalila Bohrer, 2001

2.3. Expediente Urbano

Em 1942, o prefeito Loureiro da Silva estabeleceu as normas para a execução do *Expediente Urbano de Porto Alegre*, o antecedente teórico e metodológico mais importante do Projeto Praia de Belas. Constituiu um diagnóstico sistemático da estrutura social, econômica, histórica, física, demográfica, sanitária e de transportes de Porto Alegre. Entre os estudos realizados, a enseada da Praia de Belas é apontada como uma área com potencial de se transformar em uma versão gaúcha da carioca Praia do Flamengo: uma praia habitada, dotada de uma avenida marginal arborizada. Para a realização do estudo, em 1940, os técnicos da prefeitura, Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria, -- que se formariam em 1949 na primeira turma do curso de arquitetura da Escola de Belas Artes --, foram enviados a Montevideu pelo prefeito José Loureiro da Silva para frequentarem o curso de urbanismo dirigido por Maurício Cravotto, entrando em contato com a nova técnica de planejamento urbano: as ideias urbanísticas de Le Corbusier. O *Expediente Urbano de Porto Alegre* foi publicado em 1943 com a assinatura de Paiva.

2.4. Plano Gladosch

De 1938 a 1943, o prefeito José Loureiro da Silva contribuiu para o projeto histórico populista e capitalista reinante contratando Arnaldo Gladosch, do escritório

Agache do Rio de Janeiro, para elaborar, a partir de certas diretrizes de Maciel, um segundo plano para Porto Alegre que logo é abandonado, mas deixa para a história uma imagem representativa de suas intenções. O Plano Gladosch, 1943, filiado aos modelos figurativos, haussmaniano e City Beautiful, prescreve uma malha de áreas verdes, projetos urbanos específicos, como a ocupação da Praia de Belas e a criação de um sistema viário radial, no qual a avenida Beira Rio ajardinada se destaca estabelecendo um maior contato da cidade com o rio Guaíba:

Chegamos finalmente à última das grandes vias radiais: a Avenida Beira Rio. Esta artéria principal, além de desempenhar no futuro uma ação fundamental para todo o tráfego da zona sul da cidade, virá conduzir o povo de Porto Alegre aos jardins que margearão o Guaíba (SILVA, 1943, p. 137).

Como complemento, Gladosch propõe um sistema de proteção contra cheias através da elevação das vias principais e da criação de diques:

Não sendo economicamente realizável um aterro geral dessas partes, projetamos elevar uma faixa das margens, tanto do Guaíba quanto do canal do Riacho, a um nível superior as águas máximas, formando dessa forma uma barragem contínua contra as inundações (SILVA, 1943, p. 138).

A grande enchente de 1941 elevava a cota de inundação a um ponto alarmante, correspondente a 4,75m, motivando a criação do Departamento Nacional de Obras e Saneamento, DNOS, órgão responsável pela execução do Sistema de Proteção contra Cheias que circunda toda a cidade, formado por pôlderes, diques, comportas, casas de bombas, infra-estrutura de saneamento e drenagem urbana, entre as décadas de 1950-70. Os diques constituem a base das avenidas que margeiam o rio Guaíba e o Arroio Dilúvio, e possibilitaram a urbanização das áreas inundáveis:

o grande problema, diremos o nº 1 de Porto Alegre, é o aproveitamento, para urbanização, das grandes áreas marginais do Riacho. Áreas estas atualmente insalubres, sujeitas à inundações pela enchentes do rio e que, portanto, representam um sério entrave à desejável continuidade do desenvolvimento da zona urbana da cidade. (...) Foi por este motivo que, uma vez assentado o anteprojeto do Plano Diretor em suas linhas gerais, iniciamos os estudos mais detalhados deste plano de saneamento e urbanização da Praia de Belas e canalização do Riacho, da Ponte da Azenha ao Guaíba (SILVA, 1943, p. 137).

No Plano Gladosch, a Praia de Belas ganha um novo desenho e um parque náutico (Fig. 6). A área de 140 ha de aterros estendida entre a Avenida Beira Rio e o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros seria parcelada através do

prolongamento do traçado viário existente, gerando quadras de 60 a 70 m de largura por 200 a 250 m de comprimento; e lotes de 12m de frente, por 35 m de fundos, que abrigariam 42.000 pessoas: uma densidade de 300 hab/ha. Gladosch reconhece a paradoxal importância econômica do aterro, sugerindo, para viabilizar as desapropriações, a permuta das áreas a serem saneadas pelas aterradas:

Trata-se de uma obra de grande vulto, mas facilmente exequível, uma vez que, como demonstra o nosso projeto, se conquiste ao rio Guaíba uma superfície de terreno destinada futuramente a construções, cujo valor compense as despesas para a realização das necessárias obras de saneamento (...). Desta forma obteríamos uma desocupação gradativa das áreas necessárias sem uma inútil desapropriação de benfeitorias, de valor muito duvidoso e difícil de ser fixado (SILVA, 1943, p. 138).

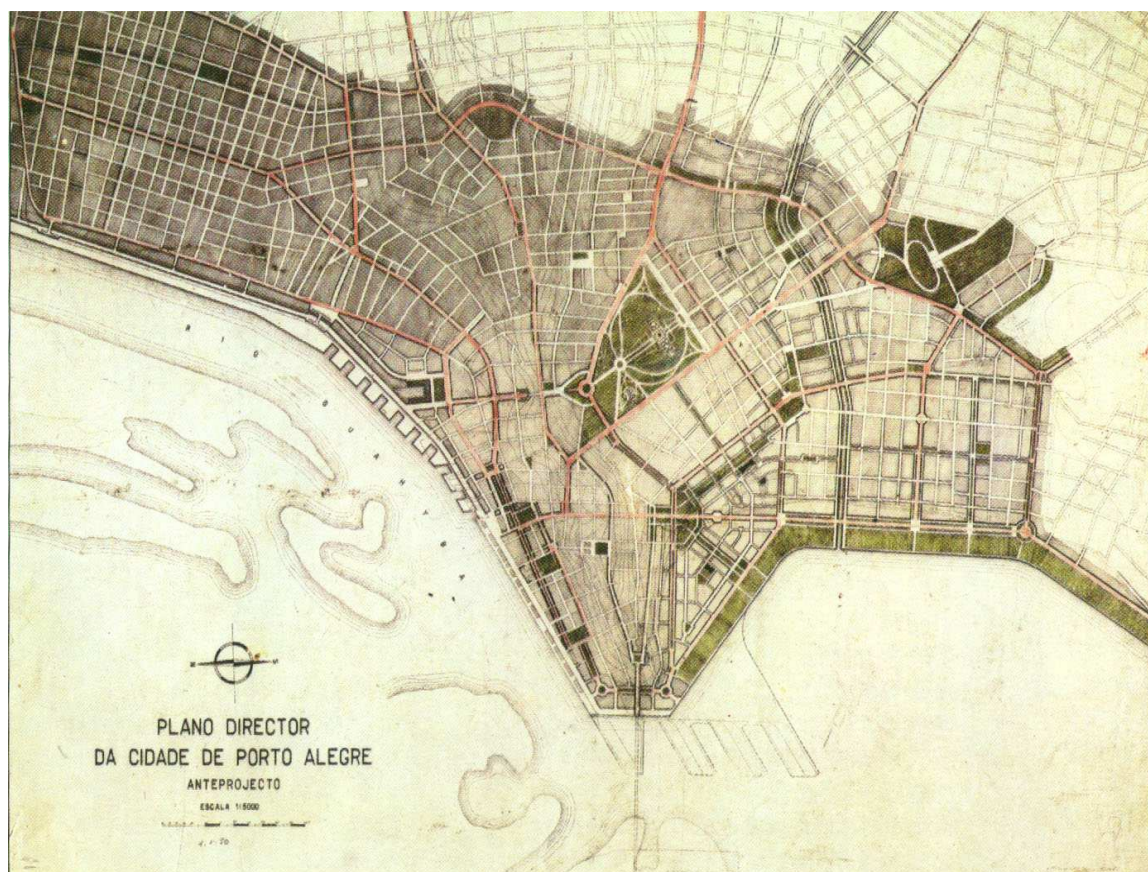


Figura 6 - Plano Gladosch de 1943, Porto Alegre.

Fonte: Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1983

2.5. Pré-Plano

Em 1951, o Pré-Plano de Porto Alegre, elaborado por Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro³, contém um novo projeto para a área da Praia de Belas, cujas bases

³Porto-alegrense nascido em 1916, ilustre professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS, de 1952 a 1964 e de 1980 a 1986 (afastado compulsoriamente durante o regime militar e reintegrado,

seriam adotadas na versão de 1953 (Fig. 7). Filiando-se ao paradigma modernista, propõe um novo traçado para o aterro baseado na ideia de zoneamento, de acordo com as quatro funções arquetípicas da retórica moderna – habitar, trabalhar, circular, cultivar o corpo e o espírito. Morfologicamente, adota as “unidades de vizinhança”: áreas residenciais autônomas, organizadas em torno de uma escola, dotadas de áreas verdes, de um sistema hierarquizado de vias de acesso e delimitadas por serviços e equipamentos de uso coletivo. O conceito criado por Clarence Arthur Perry, no plano para Nova Iorque, 1929, possui duas vertentes: a anglo-saxônica, baseada nas cidades jardins; e a racionalista, desenvolvida por Le Corbusier para a implantação das *Unités d’Habitation*; e utilizada por Lúcio Costa no projeto de Brasília (CASTRO, L. G. R.; BEM, J. P. de; GIANANTE, A. E. 2005, p. 3-4). Tipologicamente, sugere o edifício sobre pilotis, afastado das divisas do lote, de pequena e grande altura (Figs. 8 e 9).

com a lei da anistia, como Professor Titular. Aposentou-se em 1986 e em 1991 recebeu o título de Professor Emérito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Estudou na França e no Uruguai, onde conheceu seu parceiro na elaboração de planos diretores para cidades do interior do estado e da capital do RS, Edvaldo Pereira Paiva. Foi membro do Conselho do Plano Diretor da cidade de Porto Alegre na década de 1960, presidente do IAB Nacional de 1977 a 1979, e ativo colaborador de associações e entidades profissionais em Porto Alegre. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/643>. Acesso em: 15 ago. 2014.



Figura 7 – Pré-Plano de Porto Alegre, 1951.
 Fonte: Porto Alegre: Maria Dalila Bohrer, 2001



Figura 8 - Bairro Residencial Praia de Belas no Pré-Plano, 1951.
 Fonte: Porto Alegre: Maria Dalila Bohrer, 2001

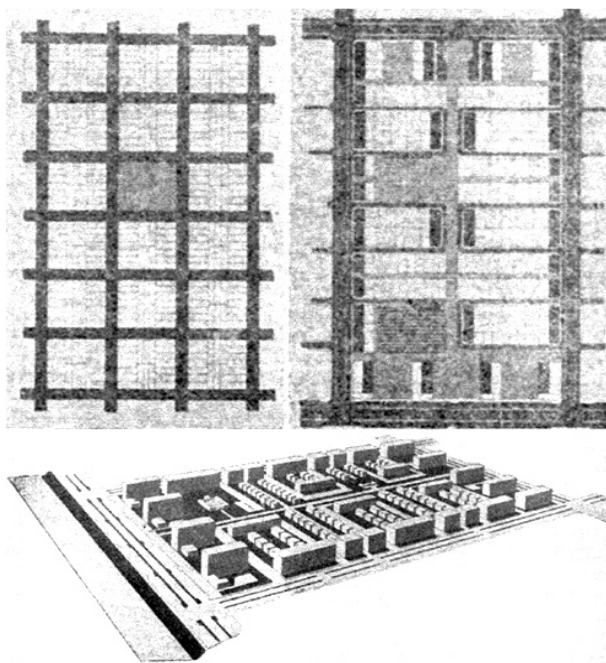


Figura 9 - Traçado existente; Traçado proposto; Maquete da Unidade de Vizinhança proposta.

Fonte: Porto Alegre: Maria Dalila Bohrer, 2001

3. O Programa

O programa habitacional do Projeto da Praia de Belas de 1953, elaborado durante a administração trabalhista de Leonel Brizola, de 1956 a 1958, dá prosseguimento aos estudos anteriores, integrando o programa de reformas urbanas que representavam a construção da identidade nacionalista, populista e democrática do Brasil pós-ditadura de Vargas (PESAVENTO, 1991, p. 94), onde o desejo de uma nova ordem burguesa e urbano-industrial implicava o desprezo ao passado colonial e a construção de grandes obras modernas como o Ministério de Educação e Saúde, 1936, a Pampulha, 1943 e Brasília, 1958. O Rio Grande do Sul é, então, o berço do trabalhismo. Com grande vitalidade econômica, investe em cultura, em transformações sociais e na planificação urbana, instrumento capaz de controlar o crescimento urbano e regional, chave-mestra para a expansão do processo de modernização da cidade. Porto Alegre se alinharia às demais importantes capitais brasileiras, imprimindo na forma urbana o espírito industrial da época de Juscelino Kubitschek. Por outro lado, o plano tornaria pública a cidade como ideia e objeto, de pertencimento, manipulação, divulgação do novo e representação do setor burguês porto-alegrense. A partir da experiência de Montevideu, nos anos 1940, os técnicos da prefeitura que atuavam na planificação adotaram a mesma postura de Le Corbusier em relação à necessidade de um Plano Ideal para a cidade, baseado no zoneamento e concebido a partir da habitação coletiva. O programa habitacional dos anos 1950 está conectado, pois, ao paradigma moderno. A habitação é a base programática, teórica e

URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP

metodológica do Projeto residencial da Praia de Belas, do Plano de 1959 e de seu paradigma: o Plano Ideal de Le Corbusier.

4. O Paradigma

O paradigma modernista adotado no Projeto do Bairro residencial Praia de Belas corresponde ao modelo corbusiano formulado através do texto *La Ville radieuse* e das imagens do Plano Ideal: a *Ville Contemporaine* ou Cidade para Três Milhões de Habitantes, 1922, a *Ville Radieuse*, 1924 e o *Plain Voisin*, 1925. Estrutura-se a partir da habitação coletiva e possui um caráter utópico: artístico e funcional. O Plano Ideal de Le Corbusier introduz o velho tema da cidade ideal, uma pré-figuração de um tempo-espaço de desejo relacionando à ideia de utopia (ARGAN, 2001, p. 9), uma palavra de origem grega, que designa um lugar que não existe --*ou-topos*, "não lugar", e *eu-topos*, lugar de felicidade, origem do paradigma utópico:

Paradigma específico do imaginário social: representação de uma sociedade radicalmente outra, situada no algures definido por um espaço-tempo imaginário; representação que se opõe à da sociedade real, existente *hic et nunc*, bem como aos seus males e vícios (BACZCO, 1991, p. 342).

O paradigma utópico surge a partir da *Utopia* de *Thomas Morus*, publicado por volta de 1516, no contexto humanista das grandes viagens de descobertas. De acordo com Françoise Choay, o texto foi criticado por sua ineficácia prática e política, mas valorizado em quanto modelo espacial:

Ao contrário, escolhi ler a *Utopia* a medida em que propõe um modelo de organização do espaço suscetível de ser realizado e em que possui capacidade de transformar o mundo natural, instaurando espaços nulos: escolha paradoxal, redutora, decerto, mas legítima na medida mesma em que é transmitida pelo texto. Renunciando, portanto, às outras leituras, começarei por recolher, em todas as suas letras, o que Morus afirmava sobre o espaço utópico (CHOAY, 1985, p. 152).

Paradoxalmente, "a *Utopia*, que não se encontra em parte alguma, (...) constitui, antes de tudo, um espaço" (CHOAY, 1985, p. 152). A autora enfatiza a dupla qualidade do mesmo, de lugar e de protótipo:

A primeira imagem, que chamarei *retrato* porque pinta os traços espaciais que fazem de *Utopia* uma individualidade única, é fruto, até na particularidade de suas construções, das contingências de sua geografia, física e de sua história. A segunda imagem, que denominarei *modelo* porque retém de *Utopia* apenas

traços espaciais mal localizados e reproduzíveis, depende, ao contrário, exclusivamente da ordem humana e de um estrito sistema de normas culturais. Essas duas imagens permanecem distintas (...), descendo da escala do território à da cidade e da casa (CHOAY, 1985, p. 153).

Ou seja, o espaço utópico possui uma dimensão artística, o *retrato*; e uma funcional, o *modelo*, que vincula uma organização social perfeita, não apenas a um espaço paradisíaco, mas a um espaço novo. Associa o mito do progresso ao mito do dilúvio, “um imaginário muito antigo do fim do mundo que se inscreve dentro do esquema cíclico e arquetípico do eterno retorno” (BOIA, 1998, p. 20), prescrevendo a instauração de uma nova ordem a partir de uma catástrofe.

O paradigma utópico sofre apropriações e mutações ao longo da história e constituirá a base filosófica dos planos urbanos. A primeira apropriação arquitetônica corresponde à cidade ideal renascentista, baseada no modelo platônico de cidades redondas que simbolizava o desejo de retomada de um paraíso perdido, uma combinação que contribuiu para a substituição da fórmula da Cena Cômica pela Cena Trágica de Serlio, uma utopia clássica ou convenção que se insinuou em situações existentes, a fim de converter o mundo do acontecer casual e medieval a uma situação muito mais integrada, de sério e digno comportamento.

Na Ilustração, a cidade ideal se constrói da conjunção de dois mitos aparentemente contraditórios: o *arcádio*, referente à origem e o *utópico*, aludindo ao futuro. Aproxima-se do racionalismo newtoniano e do positivismo, visando a construção de uma ordem social racional e natural, palco de um homem natural despojado de contaminações culturais, passando a ser vista como veículo de transformação da sociedade como um todo (ROWE; KOETTER, 1978, p. 19-21). No final do século XVIII e durante o século XIX, a utopia desloca-se do espaço para o tempo. As representações da sociedade ideal apresentam-se como críticas à cidade industrializada capitalista e situam-se num futuro assegurado pelas leis históricas: o tempo-progresso. O utopista deixa de ser um sonhador e passa a ser o possuidor do saber a respeito do futuro. Kant defende a autonomia do universo simbólico criado pela imaginação; Hegel traça conexões dialéticas entre o verdadeiro e o ilusório, atribuindo às ilusões de uma época, o lugar de sua verdade na lógica da história (BACZCO, 1991, p. 303-366). As utopias arquitetônicas produzem imagens que oscilam entre ambientes pré ou pós-industriais, quase sempre a favor da associação entre progresso material e aperfeiçoamento social (EATON, 2000, p. 304).

A partir da segunda metade do século XIX e durante a primeira metade do século XX, a utopia

urbana passa a ser “ativista”, ou seja, atinge um patamar de realização (ROWE; KOETTER, 1978, p. 19).

O ideal segue sendo algo novo que se opõe ao real, agora convertido em objetivo a ser atingido. Os Planos Urbanos são ideias-imagens que tornam os ideais urbanos modernos possíveis. O Plano Ideal corbusiano, como a Utopia, possui um duplo espaço, de *retrato* e de *modelo*: obra de arte arquitetônica total em conjunto com uma reformulação das suas questões de teoria e método. O modelo é formulado através de textos e imagens: a teoria do urbanismo e os planos urbanos. A primeira é formada por textos, como *La Ville Radieuse*, de Le Corbusier, que se autodenominam discurso científico e, assim como a Utopia, opõem duas imagens de cidade: a negativa, que salienta seus defeitos; e a positiva, correspondente a um modelo espacial ordenado. A criação de um mundo novo e de um ser humano novo implicava, para Le Corbusier, a cura através da arquitetura:

o dia em que a sociedade contemporânea, hoje tão doente, se convença devidamente de que só a arquitetura e a planificação urbanística podem aportar a receita exata para suas doenças, esse será o dia em que a grande máquina se movimentará (LE CORBUSIER, 1964, p. 143).

A dimensão funcional do Plano Ideal modernista nasce da ideia de transformar as estruturas urbanas, incompatíveis com o novo ambiente econômico e social industrial caracterizado pela presença da fábrica e dos setores de habitação operária, formulada a partir de um estudo científico análogo a um diagnóstico. Seus ideais de universalidade e reprodutibilidade se expressam artisticamente no zoneamento de usos, nos traçados reguladores diagramáticos cartesianos com referências barrocas e classicistas e na morfologia abstrata que se opõe à tradição (Figs. 10 e 11):

O formato da cidade ideal moderna pode ser descrito como a acumulação de objetos construídos em um contínuo tratado como parque, basicamente indiferenciado, cortado por autopistas e caminhos. Em contraposição, o formato da cidade tradicional pode ser descrito como a acumulação de espaços vazios -- ruas e praças, configuradas por fachadas contínuas alinhadas -- dentro de uma massa construída predominantemente indiferenciada, perfurada por pátios e quintais privados. Desde o ponto de vista perceptivo, no formato tradicional, a figura é o espaço, o fundo é construção. No formato modernista, a figura é o edifício, o fundo é a paisagem (COMAS, 1983, p. 6).

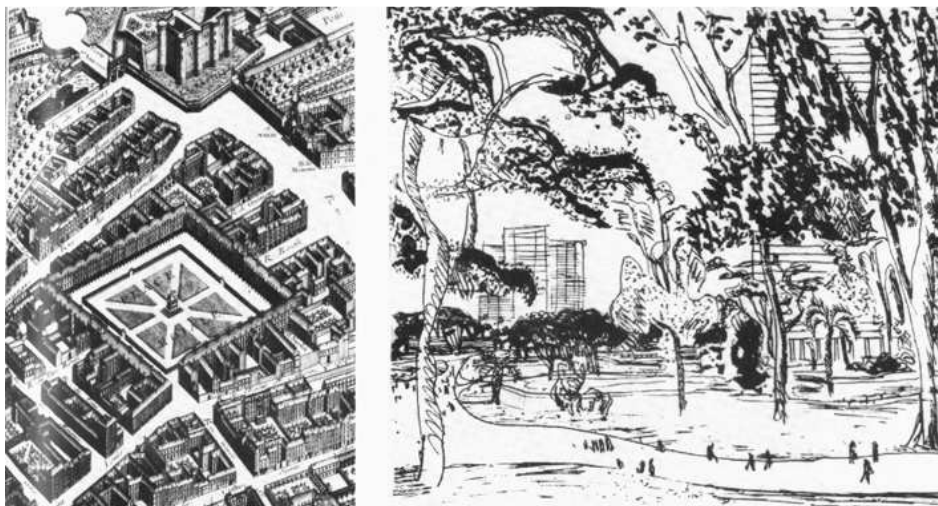


Figura 10 – Espaço figurativo e espaço abstrato: Paris, *Place des Voges, Plan Turgot*, 1739 e Le Corbusier, *Ville Radieuse*, 1924.

Fonte: Colin Rowe & Fred Koetter, 1978, p. 55

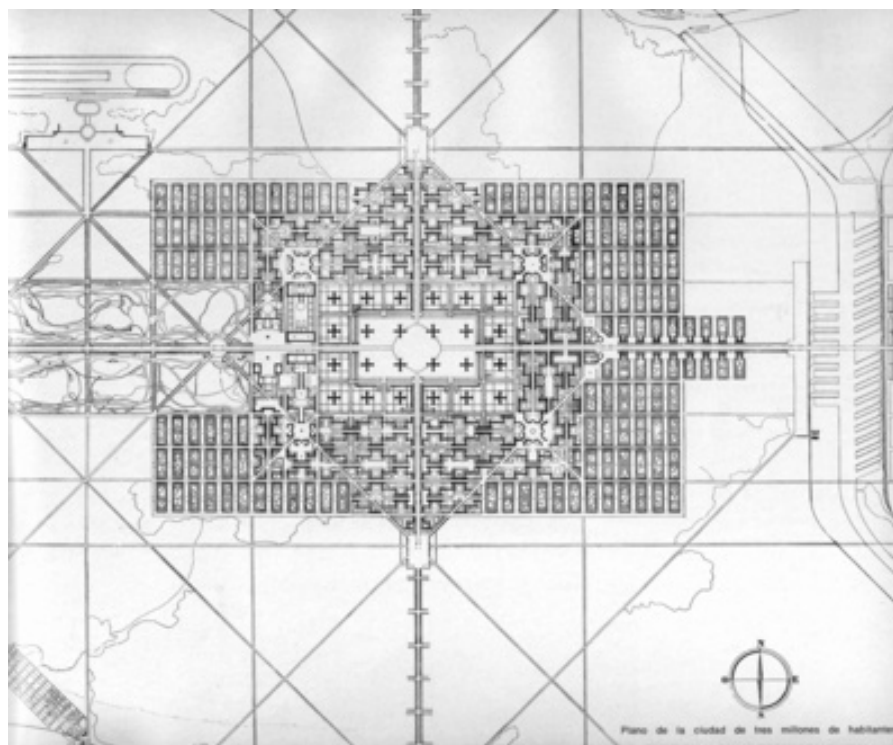


Figura 11 - Le Corbusier, *Ville Contemporaine*, 1922.

Fonte: LE CORBUSIER, 1971

O Plano Ideal corbusiano estrutura-se, organicamente, a partir da célula habitacional.

O desenvolvimento da ciência e da técnica oferece a possibilidade de reencontro com as leis perenes da beleza ideal e a possibilidade de atender em nova escala à necessidade de buscar o máximo rendimento – funcional e emocional – da cidade e da casa. Le Corbusier herdou de Provencal a ideia de pensar a arquitetura à

escala do pensamento -- lugar da coletividade --, e não apenas à escala do corpo humano, lugar passageiro em que o indivíduo abriga a sua existência(MARTINS,2004, p. 276).

A sua imaginação encontrará no transatlântico e na Cartuxa de Emma a inspiração para uma nova escala do habitar e para a formulação orgânica da cidade ideal moderna. O navio é uma referência para sua concepção de espaço mínimo e a concomitante redefinição dos serviços domésticos, deslocados da esfera individual para a coletiva. A Cartuxa, disposta na magnífica paisagem da Toscana, dá início à pesquisa da célula habitacional a ser desenvolvida no esquema Dom-ino, nos *Immeubles-Villas*, na célula prototípica do Pavilhão de 1925, no Centrosoyus e no Plano Ideal.

Para Le Corbusier, a era maquinista exigia a superação da pequena construção privada. O novo desafio era pensar o habitar a escala coletiva da cidade e do território.A vida moderna, relacionada às necessidades coletivas exigia, não apenas um plano, mas um novo plano, para a casa e para a cidade. O plano gerado por uma nova concepção de habitação coletiva, composta por um somatório de células habitacionais individuais, era a ordem formal necessária para os novos tempos.

O Plano Ideal é uma representação neoplatônica do sonho de comunhão do homem com o meio ambiente corretamente ordenado e do mundo moderno como um momento de retorno à ordem: a relação da arquitetura com a paisagem se expressa na linha de recorte das massas edificadas contra o céu e faz referência a uma unidade cósmica e ao otimismo ingênuo em relação às potencialidades do mundo industrial.

O navio é também o meio de acesso às cidades localizadas em margens aquáticas, a partir do qual Le Corbusier percebe, no caso de Buenos Aires, a natureza como uma linha horizontal sublime, contra a qual pretende opor monumentos verticais. A viagem de pela América Latina, 1929, assinala um giro conceitual importante no Plano Ideal de Le Corbusier.A observação das cidades a partir do avião, a máquina que fornece a vista do pássaro, origina a ideia de que *Le dehor est toujours un dedans* (o exterior é sempre um interior), a busca de uma relação mais orgânica entre a cidade e o entorno natural e a preferência pelas grandes obras à escala da cidade e da paisagem, expressas em suas propostas para São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideú.A partir de então,

a natureza, que numa demonstração diagramática só podia aparecer como referência teórica dominante (as leis da ordem) ou como fator dominado (o jardim), assume agora a condição de objeto de um olhar específico. Assume,

em outras palavras, sua concretude e sua especificidade enquanto paisagem (MARTINS, 2004, p. 278).

O Plano Ideal corbusiano é um símbolo da superação da era histórica pela era tecnológica, na qual o progresso e o destino se confundem (ARGAN, 2001, p. 23). Não se concretiza, mas inaugura uma nova ordem formal do espaço social: um novo paradigma urbanístico com fortes traços utópicos, que influenciaria as suas propostas posteriores e o urbanismo brasileiro, sobretudo a partir da segunda metade do século XX.

5. A solução de 1953

A versão do Projeto residencial da Praia de Belas concebida em 1953 integra o Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre -- instituído em 1959 através da Lei nº 2046 -- proposto para toda a área compreendida pela 3ª perimetral (Fig. 12).

Seus antecedentes remetem-se aos planos e estudos urbanísticos realizados para a cidade a partir do início do século XX: as propostas de 1914, 1936 e 1943, adotando o modelo de Paris, a cidade ideal do século XIX, aplicado no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Belo Horizonte; e as propostas de 1942 e 1951, filiando-se à utopia corbuseana dos anos 1920, adotada por Lucio Costa no plano Piloto de Brasília, 1957. O modelo espacial corbusiano adotado no plano se expressa através de três mecanismos: o zoneamento de uso do solo urbano, dividindo a cidade em áreas residenciais, comerciais, industriais e culturais, conectadas por um sistema viário radial articulado a avenidas perimetrais; normas e regimes urbanísticos que viabilizam a paulatina substituição das tipologias então vigentes pelo prisma corbuseano sobre *pilotis*, afastado das divisas do lote; e Projetos especiais a serem implantados, sobretudo na área criada pelo aterro ao longo da orla. O modelo inclui conceitos da Cidade linear, assim como o projeto para o Plano-piloto de Brasília:

Quando Lúcio Costa disse, certa vez, que o bom urbanista deveria ser aquele que coloca um pouco da cidade no campo e um pouco do campo na cidade, ele estava, na realidade, apropriando-se do pensamento de Soria (criador da Cidade - linear): Realizar la vida urbana; urbanizar el campo (LAUANDE, 2007).

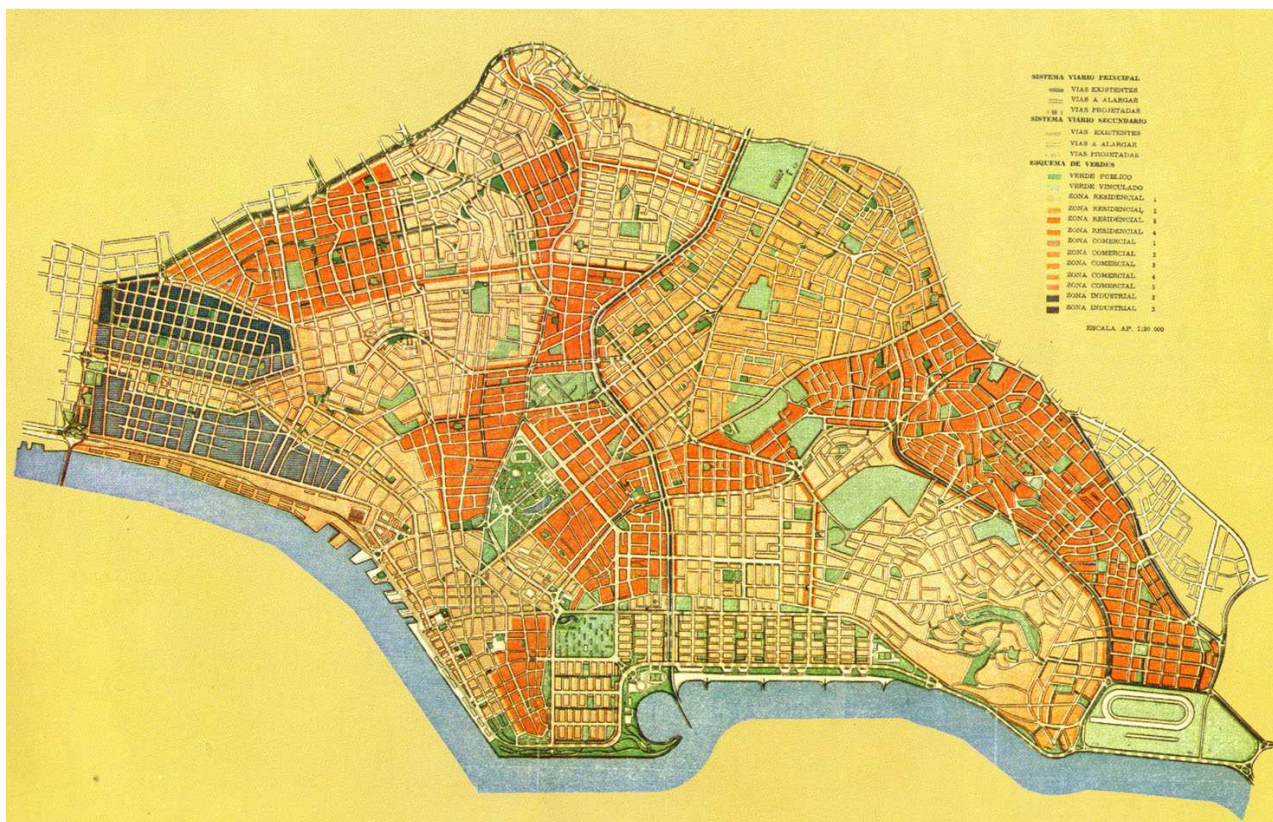


Figura 12 - Primeiro Plano Diretor de 1959, Porto Alegre.

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983, p.7

A solução de 1953 constitui uma metonímia do Plano de 1959, propondo um redesenho para a orla através de 300 ha de aterro hidráulico, pela primeira vez, proposto mediante dragagem de material do leito do rio Guaíba. O terreno artificial e plano seria protegido longitudinalmente das cheias periódicas por um dique na altura de 6,00m, sobre o qual se desenvolveria a tão sonhada Avenida Beira Rio, uma via rápida ligando a península central à Ponta do Dionísio, na zona sul da cidade. Transversalmente, o terreno seria cortado pela Avenida Ipiranga, construída em ambos os lados do Riacho canalizado (arroio Dilúvio).

O desenho do conjunto, em forma de "L", é análogo ao avião do Plano Piloto de Brasília, mas de forma assimétrica. Estrutura-se a partir do prolongamento da Avenida Borges de Medeiros – obra idealizada no plano de 1914 e retomada por Gladosch e Paiva --, e de um eixo diagonal traçado entre a antiga Ponte de Pedras e a baía artificial criada acima da desembocadura do arroio Dilúvio, onde se localiza o centro esportivo proposto, com um estádio para 100 mil pessoas, acompanhado de grande ginásio coberto, iate clube e cassino. Esse eixo é a diagonal de uma super quadra de 22 ha, de uso público, na qual estão dispostas barras residenciais de 20 pavimentos, a unidade do projeto que mantém a maior vinculação com o urbanismo modernista. A partir do mesmo, arma-se a "asa" menor, a leste, -- a parte do aterro

que alarga a península da área central da cidade --, e a "asa" maior, ao sul, correspondente ao aterro que amplia a enseada da Praia de Belas, como se pode ver nas duas imagens do projeto no Plano de 1959 (Figs. 13 e 14).

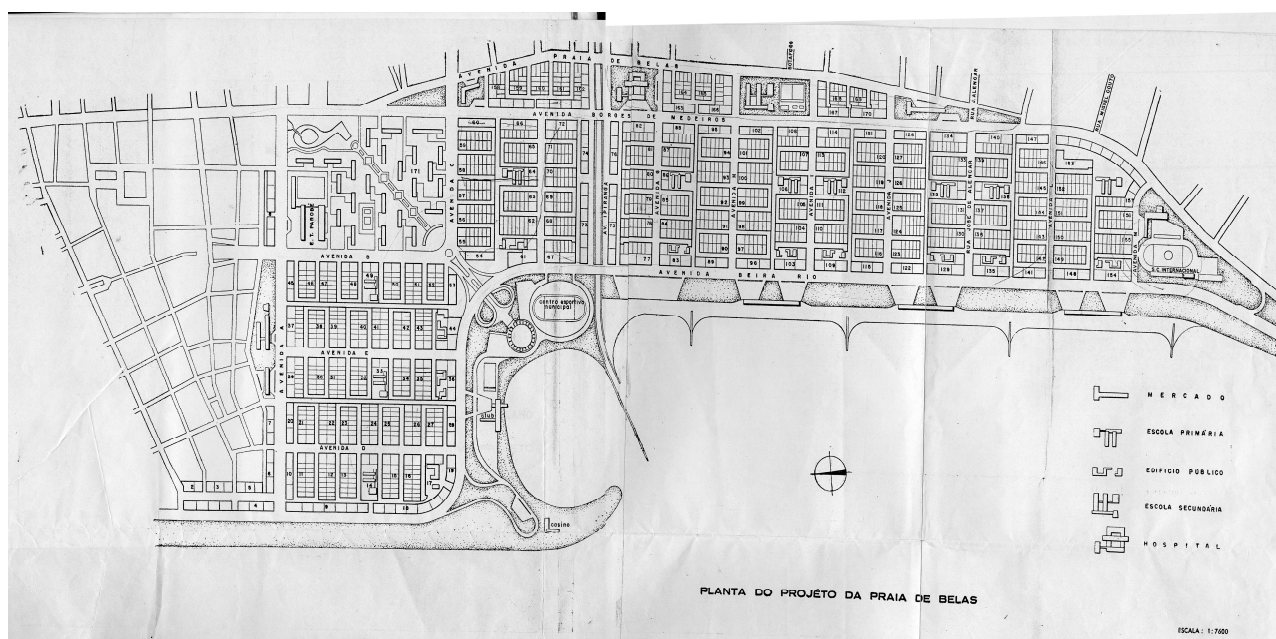


Figura 13 - Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas, 1953, Planta Baixa.

Fonte: Porto Alegre: Plano Diretor de Porto Alegre, 1964

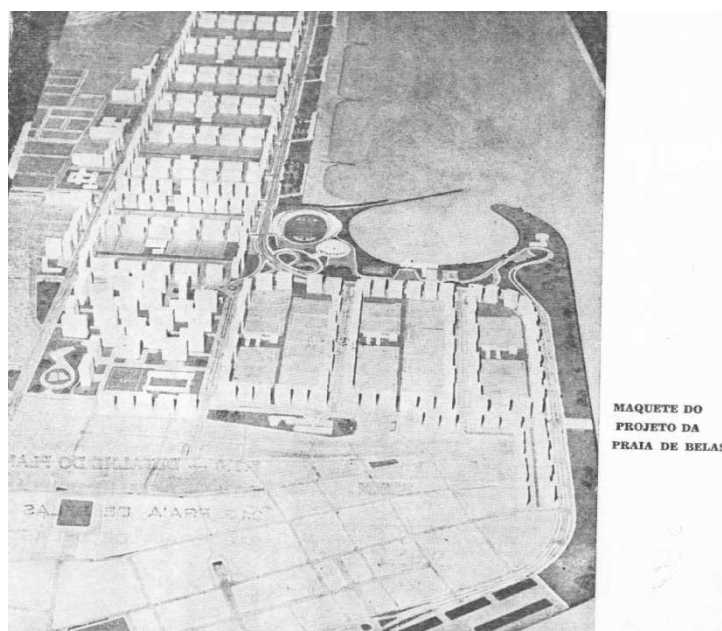


Figura 14 - Projeto do Bairro Residencial Praia de Belas, 1953, Foto da Maquete.

Fonte: Porto Alegre: Plano Diretor de Porto Alegre, 1964

O traçado viário hierarquizado subdivide as "asas" em avenidas de tráfego rápido transversais ao rio, dispostas a cada 250 m, delimitando unidades de vizinhança de 15 a 20 ha, subdivididas em quadras parceladas em lotes de 15 por 30

m, servidas por ruas do tipo “entra e sai” e circulação para pedestres. As ruas locais seguem a forma dos *Rédans da Ville Radieuse*, e os blocos residenciais dispostos em torno de espaços verdes reinterpretem a Cidade Jardim e as *Unités Habitacionels*.

Os 1.870 lotes abrigariam 120.000 habitantes, resultando em uma densidade de 400 hab/ha. Mercados de abastecimento implantam-se na junção das diversas unidades e cada uma é dotada de uma escola primária e uma secundária, um espaço verde público e setores para recreação infantil. Um hospital complementa o conjunto. Tipologicamente, preconiza-se o edifício modernista isolado do lote, preferencialmente sobre *pilotis*, com térreo mais três pavimentos. Sobre as avenidas longitudinais paralelas ao rio, Avenida Borges de Medeiros e Avenida Beira Rio, estipulam-se lotes um pouco maiores e adota-se o edifício-barras com 49 m de altura, com um mínimo de 10 pavimentos, estacionamentos próprios, recuos de 6 m de frente e fundos, e de 4 m nas laterais. Nas ruas secundárias, são previstos edifícios de 11 m de altura.

O redesenho da orla aproxima a cidade e a natureza: a faixa litorânea entre o Rio Guaíba e a Avenida Beira Rio é formada por três grupos de balneários em dois níveis: o da avenida, com bares e restaurantes, e o da praia, com os vestiários. De acordo com Paiva,

Essas são as características do projeto aprovado e em vias de execução imediata. Traçado racional, econômico e salubre. Conservação da integridade do terreno, continuidade de jardins e parques. Boa e uniforme orientação das vivendas. Caminhos próprios para os pedestres, protegidos e separados do trânsito veicular. Segurança e amplitude do espaço livre, para uso das crianças e recreio dos adultos. A futura Praia de Belas, assim concebida, adquirirá uma fisionomia totalmente distinta dos outros bairros da capital rio-grandense. A própria vida de seus habitantes adquirirá, seguramente, outro caráter. A natureza entrará a formar parte do ambiente cotidiano. Árvores, ar puro e sol deixarão, assim, de ser meros acidentes na vida do homem urbano. (PAIVA; FAYET, 1956, p. 35)

O parcelamento do solo e os alinhamentos não fogem do padrão convencional, mas o conjunto representa uma ruptura com o modelo da cidade tradicional em termos de escala, organização e divisão do solo, hierarquização de vias e distribuição de equipamentos. Essa versão gaúcha dos grandes bairros de habitação coletiva do Movimento Moderno, como *Toulouse le Mirail*, foi parcialmente implantada (Fig. 15).



Figura 15 – As obras de aterro, iniciadas em 1959.

Fonte: Disponível em: <<http://portoalegretche.blogspot.com.br/2013/05/porto-alegre-antiga-e-moderna-em-fotos.htm>>. Acesso em 17 Jul. 2013

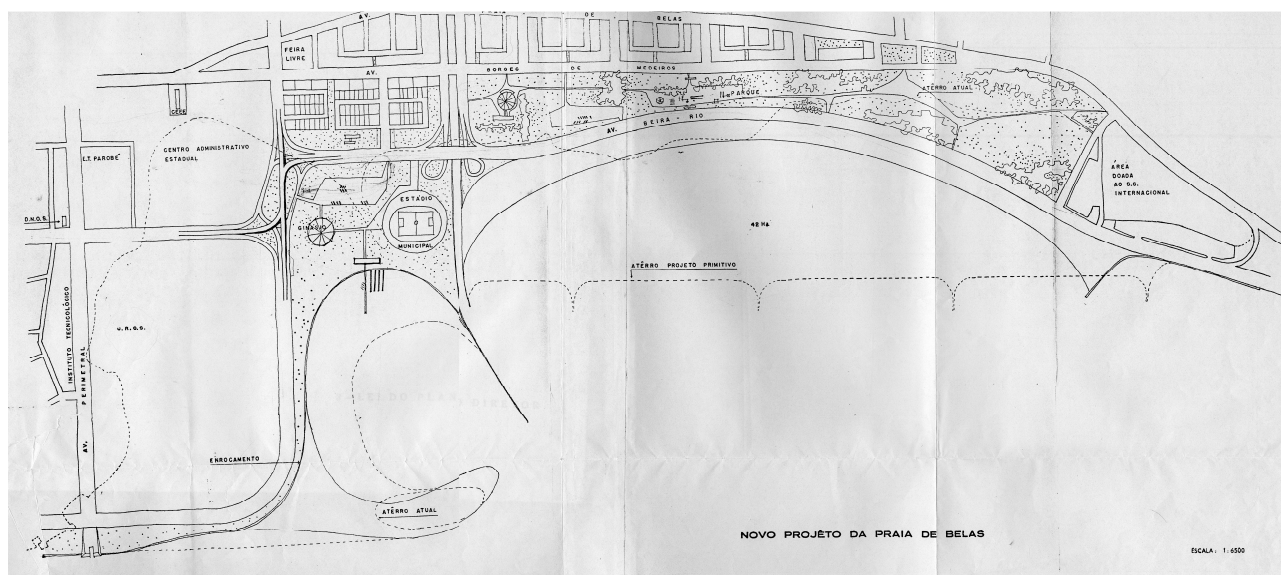


Figura 16 - Novo Projeto da Praia de Belas, 1962.

Fonte: Porto Alegre: Plano Diretor de Porto Alegre, 1964

Em 1961, a versão de 1953 foi substituída por uma nova, através da Lei nº 2330. O traçado --aprovado pela Lei de nº 1487 de 10 de novembro de 1955 --, os usos, as alturas e as percentagens de ocupação -- regulamentados pela Lei nº 1966 de 14 de julho de 1959 --, foram parcialmente mantidas, mas o projeto definitivo

prevê uma modificação drástica em relação ao desenho anterior: reduz a área de aterros e a zona residencial; destina a faixa da orla a parques públicos e o setor de super quadras, junto à ponta da península, à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, através de uma permuta que possibilitaria à Prefeitura Municipal, a recuperação do polígono adjacente ao Parque Farroupilha, então ocupado por órgãos universitários (Fig. 16).

Em 1962, a lei nº2434 que altera a lei nº 2330/61, mantém o parque e prescreve áreas de aterro destinadas ao Centro Administrativo Estadual e Federal em escala monumental, pois a localização do centro cívico, na Praça da Matriz, era um fator agravante do crescente e ainda não solucionado problema de congestionamento de trânsito na área central. Em 1963, o prefeito José Loureiro da Silva sanciona a lei 2694, criando um parque público; em 1967, a lei 3071 confere ao parque a denominação de Parque Marinha do Brasil; em 1972, a Secretaria Municipal de Obras e Viação elabora um estudo paisagístico para a área aterrada; em 1975, inicia-se o aterro do dique de proteção contra as enchentes do Guaíba e o Parque é vinculado ao Projeto Renascença, cujas obras se iniciam em 1977 e terminam em 1978, de acordo como projeto dos arquitetos Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky (Figs. 17 e 18).



Figura 17 - Praia de Belas nos anos 1980.

Fonte: Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983



Figura 18 - Praia de Belas atual.

Fonte: Disponível em: <http://urbanascidadespoa.blogspot.com.br/2010/05/parque-marinha-do-brasil_18.html>. Acesso em 17 jul. 2013

6. A poética do Projeto do Bairro residencial Praia de belas

Gosto de imaginar que o mundo é uma grande máquina. Você sabe máquinas nunca tem partes extras. Elas têm o número e tipo exato das partes que precisam. Então imagino que se o mundo é uma grande máquina, eu também estou nele por algum motivo. E isso significa que você também está aqui por alguma razão (SCORCESE, 2011).

Esta poderia ser uma fala de Le Corbusier, mas pertence a Hugo Cabret, o protagonista do filme "A Invenção de Hugo Cabret",⁴ um garoto órfão que vive e faz a manutenção dos relógios em uma estação de trem em Paris. Assim como Hugo, Le Corbusier descobre o mundo em sua infância, em *LaChaux-de-Fonds*, a partir da lógica maquinista dos relógios, na qual cada parte cumpre uma função. Essa noção se expande para a ideia de zoneamento funcional em várias escalas, da casa à cidade e permeará todo o seu pensamento e obra. O relógio-máquina é forma, movimento e tempo. Assim como a cidade. Cidade máquina de circular, máquina do tempo. A metáfora mecanicista e a possibilidade de industrialização da arquitetura geram a noção de *standard* e da casa como célula ou engrenagem formadora da cidade máquina, casa máquina de morar. E ambos os conceitos convergem para a noção de zoneamento funcional, a base instrumental do pensamento corbuseano, em todas as escalas.

A concepção corbusiana da casa como máquina de morar é aparentemente oposta à concepção heideggeriana segundo a qual "a poesia faz o habitar"

⁴A INVENÇÃO de Hugo Cabret. Direção: Martin Scorsese. Roteiro John Logan. Hollywood: Paramount Pictures, 2011. Disponível em: <http://pensador.uol.com.br/autor/a_invencao_de_hugo_cabret/>. Acesso em: 10 jul. 2013.

(HEIDEGGER, 1958, p. 243).Essa expressão fala da habitação do homem em um sentido simbólico.Nós habitamos nossa casa, mas também nossa cidade, nosso país e suas instituições, leis, hábitos e mitos. Heidegger utiliza o termo poesia em seu sentido original grego *poiesis*, que significa fazer alguma coisa de forma criativa ou fazer crer, referindo-se ao ato poético como um momento de êxtase, quando algo se move para longe de sua posição para se tornar outra: o desabrochar da flor, a borboleta que sai de um casulo, a queda de uma cachoeira ou a neve que começa a derreter. Nesse sentido, é a poesia que faz do habitar uma habitação. A poesia é o poder fundamental da habitação humana. A poesia que faz o habitar é uma construção do pensamento e do ser, enquanto habitação é uma construção no sentido de edificar. A poesia, ao contrário do devaneio, nos remete ao essencial que somos: habitantes da terra. A poesia é o verdadeiro "fazer habitar", a construção por excelência.

A visão de Le Corbusier é tecnicista e funcional. Mas técnica é o procedimento ou o conjunto de procedimentos que têm como objetivo obter um determinado resultado seja no campo da Ciência, da Tecnologia, das Artes ou em outra atividade. Deriva-se da palavra grega *téchne* que designava "arte", "técnica" ou "ofício". Em sua origem, técnica confundia-se, pois, com arte. Por outro lado, se o espaço corbusiano possui uma dimensão artística e outra funcional, -- *retrato e modelo*, como o espaço utópico --, pode-se pensar em uma aproximação entre Hugo Cabret, Le Corbusier e Heidegger, na qual seria possível a conciliação entre a casa funcional e a casa poética; entre a concepção tecnicista do urbanismo e uma visão poética do ser, exemplificada nos jardins habitados do Projeto do Bairro residencial Praia de Belas, uma versão menos abstrata que seu modelo espacial: a *Ville Radieuse*(Fig. 17 e 18).

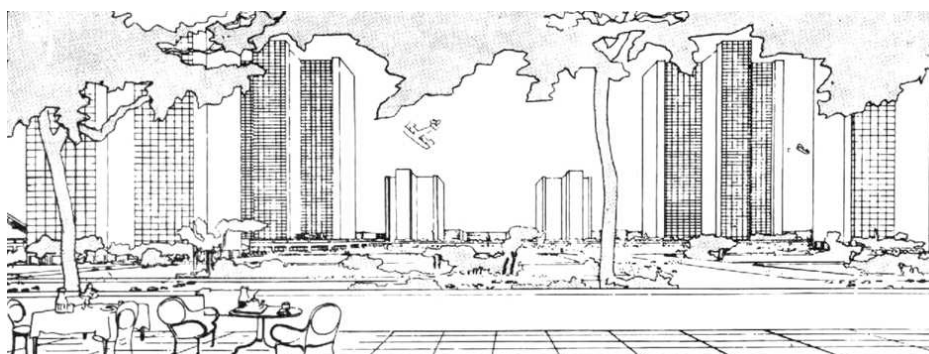


Figura 17 - Le Corbusier. *Ville Radieuse*, 1924.

Fonte: Barcelona: Colin Rowe e Fred Koetter, 1978

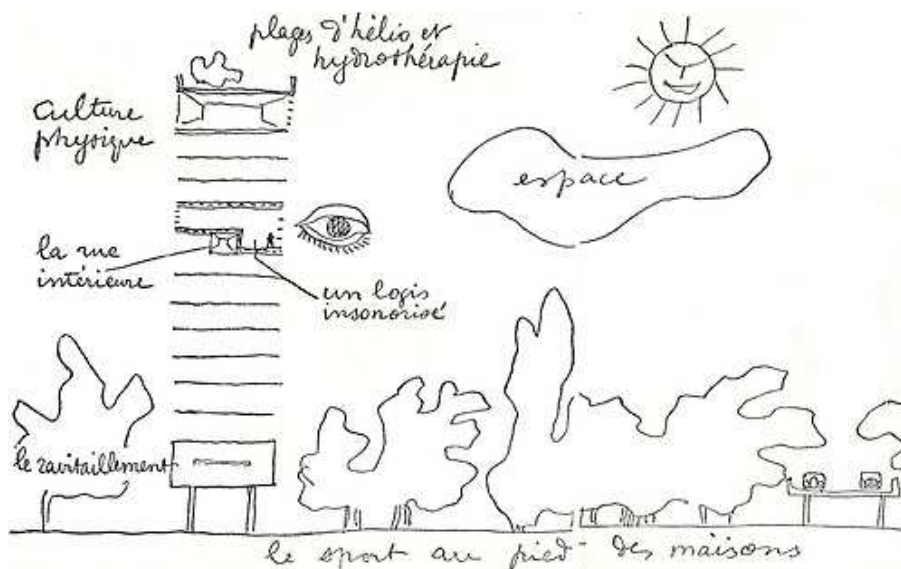


Figura 17 - Le Corbusier. Corte da *Ville Radieuse*, 1924.

Fonte: Disponível em: <<http://colectivo21.tumblr.com/post/33494565737>>. Acesso em: 10 jul. 2013

O Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1979 substituiu o anterior, normatizando os tipos modernos. O edifício tradicional vai sendo substituído pelo bloco sobre *pilotis*, afastado das divisas. A substituição tipológica descaracteriza o tecido urbano, o que não aconteceria no caso do autônomo Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, cujo mérito se deve muito mais à sua especificidade que à sua generalidade. Se a sua qualidade de *modelo* de bairro moderno, cujos princípios poderiam ser aplicados em outros lugares é duvidosa, a sua qualidade de *retrato* de uma nova orla, na qual a habitação rodeada de verde aproximaria Porto Alegre do Rio Guaíba, parece positiva, mesmo integrando um projeto político populista, na qual o Estado construía sua imagem investindo em planos e em grandes projetos habitacionais direcionados para a classe média.

Apesar de não concretizado integralmente, seus ideais beneficiaram a cidade. O solo artificial criado pelos aterros possibilitou um acréscimo da área do centro histórico da cidade, a conexão entre suas margens e uma nova frente aquática saneada e embelezada. O programa residencial extenso representou uma oportunidade de testar ao menos ao nível do projeto, o polêmico modelo corbusiano. Hoje, a poética que ficou no papel constitui utopia e memória de uma época e recoloca a pergunta sobre o habitar nas frentes aquáticas.

7. Referencias

ARGAN, G. C. **Projeto e Destino**. São Paulo: Editora Ática, 2001. 334 p.

BACZKO, B. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. Buenos Aires: Nueva Visión, 1991. 199 p.

- BOHRER, M. D. *O Aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo*. 2001. 220 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2001.
- BOIA, L. **Pour une histoire de l'imaginaire**. Paris: Les Belles lettres, 1998. 228 p.
- CALDRE E FIÃO, J. A. V. **A Divina Pastora**. Porto Alegre: Typhografia Brasiliense de S. M. Ferreira, 1847. 264 p. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/133632300/A-divina-pastora>>. Acesso em: 10 jul. 2013.
- CASTRO, L. G. R.; BEM, J. P. de; GIANSANTE, A. E. Recuperação urbana na cidade de São Paulo: uma abordagem projetual para novas áreas residenciais em antigas áreas destinadas a indústrias. XI Seminario de Arquitectura Latinoamericana, 2005. Disponível em: <<http://www.rafaellopezrangel.com/Reflexiones%20sobre%20la%20arquitectura%20y%20el%20urbanismo%20latinoamericanos/Design/archivos%20texto/T2C01.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2013.
- CHOAY, Françoise. **A regra e o Modelo**: sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo. São Paulo: Editora Perspectiva, 1985. 333 p.
- COMAS, C. E. O espaço da Arbitrariedade: considerações sobre o conjunto habitacional BNH e o Projeto da cidade brasileira. *Projeto*, São Paulo, n. 91, p. 127-130, 1986.
- DA COSTA FRANCO, S. **Porto Alegre**: Guia Histórico. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1988. 441 p.
- EATON, R. Architecture et urbanisme: les figures de l'utopie. In: TOWER, L., SCHAER, (Orgs.) *Utopie, La quête de la société idéale en Occident*, Paris: Bibliothèque Nationale de France/Fayard, 2000. 368 p.
- GORELIK, A. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, W. M. (Org.). *Narrativas da Modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. p. 55-80.
- HEIDEGGER, M. **Essais et conférences**. Paris: Gallimard, 1958. 378 p.
- LAUANDE, F. O projeto para o Plano-piloto e o pensamento de Lúcio Costa. *Arquitextos Vitruvius*, ano 8, ago 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/223>>. Acesso em 10 jul. 2013.
- LE CORBUSIER. **Por uma Arquitetura**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1973. 205 p.
- LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado da arquitetura e do urbanismo**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. 295 p.

- MACHADO, A. S. *A borda do rio em Porto Alegre: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado*. 2003. 374 f. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2003.
- MARTINS, C. A. F. *Uma Leitura Crítica de Precisoões*. In: Le Corbusier. (Org.). *Precisoões sobre um estado presente de arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 265-290.
- MOHR, U. Demetrio Ribeiro, 1916-2003. *Arquitextos Vitruvius*, ano 4, OUT 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/643>. Acesso em: 15 ago. 2014.
- PAIVA, E. P. *Contribuição ao Estudo do Urbanismo em Porto Alegre*. Porto Alegre, 1938.
- PAIVA, E. P.; FAYET, C. M. Urbanização da Praia de Belas em Porto Alegre, R. G. S. *Revista Habitat*, Porto Alegre, v. 32, 1956.
- PESAVENTO, S. J. **Memória Porto Alegre: espaços e vivências**. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1991. 135 p.
- PORTO ALEGRE, A. **História Popular de Porto Alegre**. Porto Alegre: UE/Porto Alegre, 1994. 207 p.
- VILLELA, G. S. *Porto Alegre: planejar para viver melhor*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983. 20p.
- Porto Alegre, Plano Diretor 1954-1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Secretaria do Planejamento, 1964. 128 p.
- ROWE, C.; KOETTER, F. **Ciudad Collage**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1978. 182 p.
- SILVA, J. L.; PAIVA, E. P., **Um Plano de Urbanização**. Porto Alegre: Editora Globo, 1943.