

A CIDADE MODERNA | O MODERNO [E A ARTE] NA CIDADE

A Praia de Belas e o Largo dos Açorianos – 1752/1973

Sergio Moacir Marques

Arquiteto, Mestre, Doutorando. Professor Assistente Faculdade de Arquitetura UFRGS | Professor Titular, Pesquisador, Coordenador Núcleo de Projetos - UniRitter | Coordenador DOCOMOMO Núcleo RS

| Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | UniRitter | Rua Orfanotrófio, 555, Alto Teresópolis, Porto Alegre - RS

CEP: 90840-440 | Fone/Fax: (51) 32303333 | 30277310 | Ramal 7310 | www.uniritter.edu.br | docomomors@uniritter.edu.br

A CIDADE MODERNA | O MODERNO [E A ARTE] NA CIDADE

A Praia de Belas e o Largo dos Açorianos – 1752/1973

Na encosta Norte do promontório da área central de Porto Alegre, no início do Século XX, sucederam-se aterros almejando expansão do porto e obtenção de calado. Na encosta Sul, o plano diretor de 1914, coordenado por Moreira Maciel, previu aterro no estuário, estruturando avenida-parque desde o porto até a “Ponta do Dionísio”, ao sul. O “Plano Gladosh” (1940), traçou o “Bairro Residencial Modelo”, com conjunto de *boulevares* figurativos a partir do centro histórico, em pata de ganso axial à Av. Borges de Medeiros. O arruamento intersticial acomodaria geometria radio concêntrica à maneira de Haussmann. Na borda do rio, parque linear, retificando o *water-front* gerado pelo aterro. O de 1959, “Plano Paiva”, propôs o bairro para 200.000 pessoas, descortinando o corolário da arquitetura e urbanismo modernos de vertente corbuseriana, estruturando Centro Administrativo monumental, grandes parques, avenidas estruturais, bairros residenciais, cidade jardim e distribuição espacial, ditada pelo *zoning*. A matriz genética do Movimento Moderno proliferou-se na Praia de Belas, gerando *unités d’habitation* e a cidade jardim em escala proporcionada a espaços públicos celulares e ruas locais armadas entre as avenidas radiais na forma de *redents*. Na década de 1970, com o I PDDU, de caráter metropolitano, a consolidação urbana e configuração morfológica do aterro materializaram-se. O cruzamento entre Borges de Medeiros e Primeira Perimetral teve espaço ampliado. O generoso conjunto de obras, incluindo a escultura de Carlos Tenius, constituiu o parque definitivo dos Açorianos. A antiga Ponte de Pedra, mantida como monumento, e a implantação do viaduto moderno como contraponto, resgatou a água sob ambos, agora um lago com trejeitos “a Burle Marx”. Na nova paisagem, lugares modernos, como o Largo dos Açorianos, emblematizam relações de escala, configuração e desenho, onde a arte de Tenius em “Os Açorianos” apresenta princípios formais do espaço urbano moderno ainda por se conceituar.

Palavras-Chave: Arquitetura Moderna em Porto Alegre, Praia de Belas, Largo dos Açorianos.

THE MODERN CITY | THE MODERN [AND THE ART] IN THE CITY

The Praia de Belas and the Largo dos Açorianos – 1752/1973

On the North hillside of central area promontory of Porto Alegre, in the beginning of 20th century, occurred embankments craving the expansion of the port and obtainment of depth for navigation. On the South hillside, the 1914's master plan, coordinated by Moreira Maciel, predicted an embankment on the estuary, extruding park-avenue from the port to the “Ponta do Dionísio”, in the South. The “Gladosh Plan” (1940), traced the “The Model Residential Neighborhood”, with a combination of figurative *boulevares* from the historical center, in axial goose paw to Borges de Medeiros Avenue. The interior streets would settle the center radius' geometry as Haussmann's way. On the river's border, a linear park rectifying the water-front generated by the embankment. The 1959's, “Paiva Plan”, proposed a neighborhood for 200.000 people, revealing the set of modern architecture and urbanism from Le Corbusier's line, structuring the monumental Administration Center, great parks, structural avenues, residential neighborhoods, garden city and space distribution dictated by zoning. The genetic matrix of Modern Movement spread across Praia de Belas, generating *unités d’habitation* and the garden city in proportioned scale for cellular public spaces and local streets traced between radial avenues in *redent* form. In 1970's decade, with the first PDDU, of metropolitan character, the urban consolidation and morphologic configuration of the embankment materialized themselves. The crossing between Borges de Medeiros and Primeira Perimetral had its space amplified. The generous set of pieces, including the sculpture of Carlos Tenius, constituted the final Açorianos's Park. The antique Ponte de Pedra, maintained as a monument, and the implementation of the modern viaduct as balance of opposites, recovered the water bellow both of them, now a lake typical of Burle Marx. In the new landscape, modern places such as Largo dos Açorianos, emblemize scale relations, configuration and design, where the art of Tenius in “Os Açorianos”, represent formal principles of modern urban space yet to be appraised.

Key Words

Modern Architecture in Porto Alegre, Praia de Belas, Largo dos Açorianos

A CIDADE MODERNA | O MODERNO [E A ARTE] NA CIDADE

A Praia de Belas e o Largo dos Açorianos – 1752/1973

Introdução

Cidades americanas concentram heranças urbanísticas plurais de passado colonial, neoclássico, positivista e moderno, entre outras, em arranjos distintos em que prevalece a circunstância histórica. Este *collage*, definido por Rowe e Koetter¹, designa os processos de hibridização entre marcha histórica, ações urbanísticas, tradição cultural, fatores mesológicos, restrições econômicas, vontades coletivas e consequências políticas, muitas vezes conflituosos, dos quais o espaço urbano é resultante. A cidade moderna, com exceção de exemplos canônicos, não se impôs como projeto uníssono e unívoco, mas como conjunto de ações perpetuadas no seu tempo e dispostas por agentes de todas as categorias, cujas interações mesclam-se. Movimento verdadeiro, pautado, em que pese diferenças qualitativas, tanto por espírito de modernização comum quanto atributos espaciais ou estéticos coletivos pré-determinados. Porto Alegre, no entanto, dentre as cidades brasileiras, perseverou ciclos de urbanização em que pragmatismo, objetividade no fazer e militância de abnegados planejadores, vinculados ao poder público e adeptos do coletivo – que exerceram o ofício de urbanistas em níveis decisórios distintos da construção da cidade – granjearam certa continuidade de evolução urbana e planejamento, onde o moderno, por vezes, se manifesta como espírito, por vezes espaço e arquitetura. Como em suas outras expressões culturais, a cidade, margem dos grandes centros de irradiação, apresenta urbanismo moderno pouco espetacular no sentido de paisagem e escala, mas de especial sentido realista, coletivo e factível; de senso civilizatório através da modernização urbana qualificadora do espaço, no qual qualidade média compõe conjunto apreciável, ademais malogros e insucessos. A cidade moderna, assim pensada como plano de organização territorial e intervenções modernas sobre tessitura histórica, tem na Praia de Belas seu principal mostruário. Ao longo de sua história e evolução, descortinam-se ações, projetos de urbanização, obras de arquitetura e arte, nos quais o gênio de modernização encobre ânsia de progresso e anseio de espaços modernos. A escultura

Excluído: mais



Figura 1- Esquerda – O Largo dos Açorianos e o centro de Porto Alegre ao norte. Centro – Monumento “Os Açorianos” e CAERGS ao fundo. Direita – O Largo e a zona sul. Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Largo_dos_a%C3%A7orianos_2.jpg> Acesso em 24 mai. 2009, 20:42:00.

¹ ROWE, Collin KOETTER, Fred. **Ciudad Collage**. Gustavo Gili: Barcelona, 1981.

Monumento aos Açorianos revela essa história e a apresenta como símbolo da conquista, do desbravamento, da modernização cuja narrativa lhe dá sentido. O Largo dos Açorianos e respectivos monumentos celebram todos esses desejos, na intersecção de centro velho e bairro moderno, ambos cidade histórica. (Figura 1).

Excluído: revela

Excluído: Iha

Um arroio, o estuário e os açorianos

Visão panorâmica sobre transformações da Praia de Belas, mesmo superficial, descortina processo que, por menos pré-determinado em projeto autoral perfilhado e mais resultante de somatório de ações coletivas, não esconde o sentido de modernização social nem a imagem de espaço moderno pretendidos pelas lideranças.

No espaço natural, o arroio Dilúvio, em seu traçado original na direção ao estuário Guaíba, próximo à ilhota² percorria os fundos da atual Rua João Alfredo³ e seguia no sentido Leste-Oeste até a foz, próxima à Rua Espírito Santo, junto ao centro histórico de Porto Alegre. Constituía obstáculo físico importante entre península e terra situadas ao sul. Tentativas de ligação por pontes de madeira, a maioria com insucesso, procuravam integrar dois lados da área, cidade que se formava, arraiais e chácaras da parte sul.

Com intuito de colonizar o território nacional, o poder central tentou o povoamento, trazendo sessenta casais açorianos⁴, que acessaram a região pela foz do arroio Dilúvio na extensa baía formada pelo promontório da península e Ponta do Dionísio⁵. A cidade passou a chamar-se Porto dos Casais. Povoação iniciada com ranchos primitivos, cobertos de palhas, nessa região, hoje chamada Cidade Baixa. Em 1773, o administrador da Província, autorizado pelo vice-rei, transferiu a capital de Viamão para a região do Porto dos Casais, iniciando o traçado feito pelo Capitão Alexandre Montanha, que escolheu os altos da Rua Formosa, atual Avenida Duque de Caxias, para implantar a nova administração na Cidade Alta. Duque de Caxias foi quem, em 1848, mandou construir ponte de pedra sobre o Dilúvio, próxima ao centro. Feitas as ligações, a ocupação paulatina das terras ao Norte do trecho final do arroio, às margens da outra parte, possibilitaram a expansão, através de caminhos radiais. O caminho do sul tornou-se estrada, chamada Praia de Belas e, a seguir, na mais importante ligação com a zona sul da cidade, dedicada aos produtos primários, matadouros municipais, local de expurgo de dejetos⁶, etc. As propriedades fronteiras a esta margem deixaram, com o tempo, as atividades rurais para

Excluído: 1772

Excluído: S

² Antiga área alagadiça, formada por uma curva acentuada do arroio, nas proximidades de onde é hoje a Praça Garibaldi, transformada em uma pequena ilha em 1905, pelo intendente José Montaury, no intuito de aumentar a vazão. Toda a área mudou suas características com a canalização do arroio, na década de 1940, e a execução do Projeto Renascença, que abriu a Av. Érico Veríssimo, na década de 1980. Ver FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre**: Guia Histórico. Editora da Universidade.

³ Antiga Rua da Margem.

⁴ Chegada em novembro de 1752.

⁵ Local onde estão as instalações do antigo Estaleiro Só, hoje chamado Pontal do Estaleiro.

⁶ Atividades localizadas na Ponta do Asseio, Ponta do Dionísio, Ponta do Melo.

tornarem-se extensões urbanas, tendo como geratriz a estrada Praia de Belas e o Caminho Santa Teresa⁷, que, ligados entre si por novas vias, permitiram loteamentos urbanos⁸.

Dadas as dificuldades de transposição da topografia, pelos meios rudimentares de transporte e elevações existentes, os vales foram os principais locais de implantação dos caminhos⁹. Na Praia de Belas, a orla tornou-se a possibilidade mais viável de ligação, tendo sido implantada, nos anos 1930, linha de ferrocarril, desde o atual final da Avenida Borges de Medeiros, junto ao porto, até a Ponta da Serraria, onde havia o matadouro, procurando planos¹⁰. Na foz do arroio Dilúvio havia estação do trem, no prolongamento da ponte de pedra, juntamente com uma pequena nucleação de construções precárias.

O crescimento de importância da cidade-capital propiciou, na parte norte, sucessivos aterros para implantação do porto definitivo e acréscimo de alguns quarteirões, cuja ocupação, ao longo do tempo, reforçou a vocação comercial dessa área, criando a centralidade da futura região metropolitana e Estado, em razão das funções acumuladas pela cidade-pólo. Não tardou o aparecimento de interesse para ocupação da parte sul, então para produzir áreas habitáveis e bons negócios imobiliários: área de interesse e expansão, área de urbanização e modernização, área de projetos.

Três Planos e a gênese da Cidade Moderna

O Plano de Melhoramentos (1914), coordenado pelo Eng. Moreira Maciel, previa conquista de terra sobre o estuário e contemplava a orla, na área da Praia de Belas, com traçado de larga avenida-parque, desde a Ponta da Cadeia¹¹ até a Ponta do Dionísio, formando contorno da

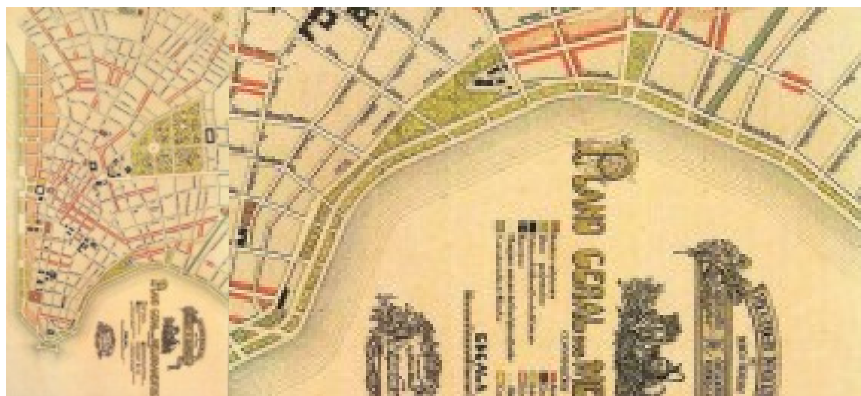


Figura 2 – Plano Moreira Maciel – Projeto de Avenida Parque, sobre a primeira faixa de aterro realizado, 1914. Fonte: **Porto Alegre, Planejar para viver melhor**. Apostila, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1979.

⁷ Atual Avenida Getúlio Vargas.

⁸ Loteamentos realizados e batizados com o nome das famílias proprietárias das terras, como Ganzo, Bastian, etc., hoje nomes de ruas e avenidas do bairro Menino Deus.

⁹ Vales da Agronomia, Glória e Teresópolis.

¹⁰ Fisicamente, a baía era constituída por águas rasas, sujeitas, como nas ilhas do delta, a assoreamento permanente. Há quem afirme que não fossem os aterros provocados, ela seria naturalmente aterrada por sedimentos ao longo dos anos.

¹¹ Ponta da cadeia é o nome popular da extremidade da península onde se encontra o centro histórico, ocupada hoje pela Usina do Gasômetro.

cidade junto ao rio, nos lados Oeste e Sul da península e Oeste no desenho da baía (Figura 2). Projetos urbanos do Rio de Janeiro, com aumentos de áreas à custa dos desmontes dos morros Santo Antônio e Castelo, repercutiam por aqui, com estratégia de acréscimos de terras, a partir do desmonte do Morro Santa Tereza.

A necessidade de saneamento de apreciáveis áreas da Cidade Baixa, como a Ilhota, parte do Menino Deus e Rua da Margem, somada aos cíclicos alagamentos causados pelo Arroio Dilúvio, responsável pela drenagem dos vales da Agronomia e da Glória, ditaram as retificações e contenção do geocurso, entre diques, até a foz. A retificação ocasionou deslocamento do ponto de deságüe do arroio canalizado, mais ao sul que o original, criando a atual Avenida Ipiranga (década de 1940), com pistas elevadas sobre diques laterais de contenção. A Avenida constituiu-se em obra crucial para a cidade, em razão da estruturação urbana, saneamento da região e consequente deslocamento do arroio na sua parte final, permitindo: desaparecimento do obstáculo das ligações urbanas na direção sul, recuperação de áreas do antigo leito, reloteamento da Ilhota e, principalmente, construção do trecho da Avenida Primeira Perimetral e obras resultantes, entre elas, o Largo dos Açorianos.

O “Plano Gladosh”, na década de 1940, traçou, para o aterro, projeto de “Bairro Residencial Modelo”, com conjunto expressivo de *bulevares* arranjados figurativamente, a partir do centro histórico, em pata de ganso axial à Av. Borges de Medeiros. O arruamento intersticial acomodaria a geometria radio-concêntrica, modelando quarteirões de edifícios perimetrais gabaritados à maneira de Haussmann. Na borda do rio, a configuração de parque linear, retificando o *water front*, gerado pelo aterro proposto, já conceito de área pública ajardinada, como posteriormente se realizou, aqui com traçado acadêmico insinuado. A visão urbana de Gladosh, no entanto, como em suas arquiteturas, ao contrário da idéia de permanência e consolidação da tradição *Beaux-Arts*, revelava-se moderna no sentido de expansão e substituição, sob a luz da cidade visionária, desenhada segundo imagem repleta de signos da tradição acadêmica (Figura 3) ¹².



Figura 3 – Plano Gladosh – Projeto Bairro Residencial Modelo sobre o aterro, Década de 1940. Fonte: Porto Alegre, **Planejar para viver melhor**. Apostila, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1979.

¹² Entre os planos de 1945 e 1954, houve ainda interesse da empresa denominada Dane & Conceição, propriedade do ex-governador Ildo Menegetti, para um loteamento em toda a região onde está atualmente o Bairro Praia de Belas, que empreenderia parcelamento privado com compensação financeira para o poder público.

Formatado: Fonte: (Padrão)
Arial, 8 pt, Não Realce

Excluído: i

Formatado: Fonte: (Padrão)
Arial, 8 pt, Não Realce

No plano de 1959, o “Plano Paiva”¹³, os urbanistas Edvaldo Paiva e Ubatuba de Farias elaboraram diretrizes urbanísticas e aproveitamento da área, pela primeira vez recomendando aterro mediante dragagem de material do leito do estuário. O traçado mostrava aproximação com ideário moderno, afastamento do xadrez sistemático e continuidade de áreas verdes. Algumas propostas de Paiva e Ubatuba inspiravam-se claramente no Plano Agache para o Rio de Janeiro, como é o caso da “entrada da cidade”, proposta na ponta da península.

A enchente de 1941 tornou aguda a necessidade de proteção das áreas baixas da cidade, sujeitas a alagamentos, que resultou no plano de proteção da cidade, através de diques de terra na cota seis e muro de concreto na Avenida Mauá. Sobre a região da baía, o dique foi projetado longe da Avenida Praia de Belas; oportunizando ganho de terras urbanizáveis. Áreas de propriedade do Estado, que cedeu direitos ao Município, que, por sua vez, negociou com o Governo Federal a execução do aterro pelo DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamento). O projeto urbanístico foi, então, refeito, na oportunidade da elaboração do Plano Diretor de 1959 (L.C. nº 2040) e 1961 (L.C. 2330), participando do Projeto Paiva, Carlos Maximiliano Fayet e Roberto Felix Veronese. O projeto para a Praia de Belas, coordenado, em determinado momento, por Fayet, propunha ali bairro para duzentas mil pessoas, tendo também como objetivo a criação de território comercializável, gerando recursos públicos a serem investidos em obras previstas no Plano Diretor¹⁴.

Excluído: m

O traçado original do projeto tinha como estrutura principal avenidas ortogonais à Borges de Medeiros e à Beira Rio. Dessas avenidas partiam ruas secundárias, tipo entra-e-sai, propiciando caminhos de pedestres paralelos às avenidas ortogonais, sem cruzamento com veículos. Tais caminhos levavam às escolas e praças das unidades do bairro¹⁵.

Neste plano urbanístico, no projeto Praia de Belas e no aterro, descortinou-se, então, o corolário da arquitetura e urbanismo modernos, de vertente corbuseriana, qualificado na Carta de Atenas, estruturando no novo território urbano, o Centro Administrativo - de escala monumental, grandes parques urbanos, avenidas estruturais, bairros residenciais ordenados pelo senso da cidade jardim e distribuição espacial ordenada pelo *zoning*. Desde o arroio retificado, a área hoje ocupada pelo parque, até as imediações do Esporte Clube Internacional, conjuntos de habitação coletiva densa, configurados por uma sequência de ruas entra-e-sai, intervaladas por praças vicinais, passeios públicos e serviços locais, compostos por prédios de habitação coletiva “cúbicos”, de aproximadamente 12m de lado, com térreo mais três pavimentos, recuos laterais, de

¹³ Plano Diretor de Porto Alegre – Lei n.2046 de 1959, substituída pela Lei n.2330, de 1961. Plano geral de desenvolvimento urbano, coordenado pelo Eng. Edvaldo Pereira Paiva, do qual fizeram parte Roberto Felix Veroneze, Carlos M. Fayet e Moacyr Moojen Marques, entre outros.

¹⁴ A empresa loteadora Dane & Conceição propôs o aterro e loteamento dos baixios da baía fronteira à Praia de Belas, pretendendo usufruir dos lotes resultantes – com um parcelamento na forma de loteamento comum, em xadrez. Um dos sócios da empresa era o engenheiro Ildo Menegheti, que foi Prefeito de Porto Alegre e Governador do Estado.

¹⁵ Posteriormente, com a redução dos aterros e, em consequência, os lotes das unidades, desapareceu o esquema de circulação de pedestres, já que as escolas não mais existiram. No caso da rua Dr. Vicente de Paula Dutra, a passagem de pedestres foi substituída por uma pequena praça, projeto de Moacyr Moojen Marques.

Excluído: “

Excluído: e

Excluído: ”

frente e fundos, e possibilidade de balanço sobre o recuo de jardim (Figura 4). Neste contexto, validando suas crenças, os arquitetos Fayet, Araújo e Moojen construíram o edifício FAM, pequena unidade habitacional para suas famílias (Figura 5).

A matriz genética do Movimento Moderno expressa no expediente urbano para *Porto Alegre*

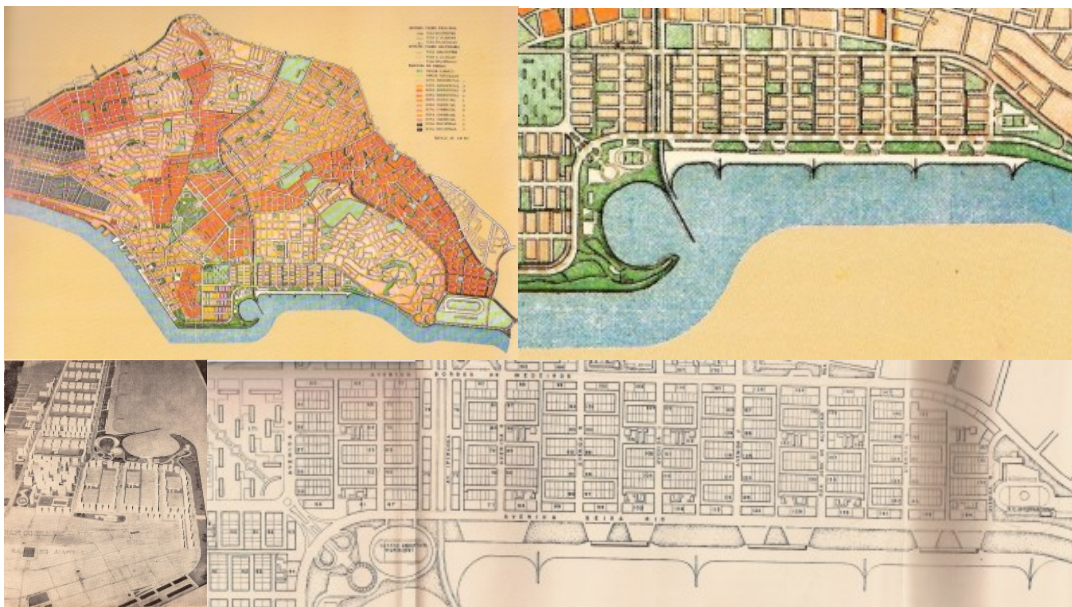


Figura 4 – Acima - Plano Diretor de Porto Alegre – Lei n.2046 de 1959. Fonte: **Porto Alegre, Planejar para viver melhor**. Apostila, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1979. Abaixo - Detalhe do Plano – Projeto Praia de Belas. Bairro para 200 mil habitantes, sobre o aterro. Fonte: **Plano Diretor de Porto Alegre**, Lei n. 2330 de 1961. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 1961.

*proliferou-se no projeto Praia de Belas, desdobrando pequenas unités d'habitation e a cidade jardim em blocos de escala proporcionada a espaços públicos celulares distribuídos ao longo do aterro, em ruas locais armadas entre as avenidas radiais, na forma de redents. Os grandes bairros de habitação coletiva do Movimento Moderno, como Toulouse le Mirail, particularizaram-se e adequaram-se ao contexto, através de instrução normativa, junto ao centro de Porto Alegre.*¹⁶

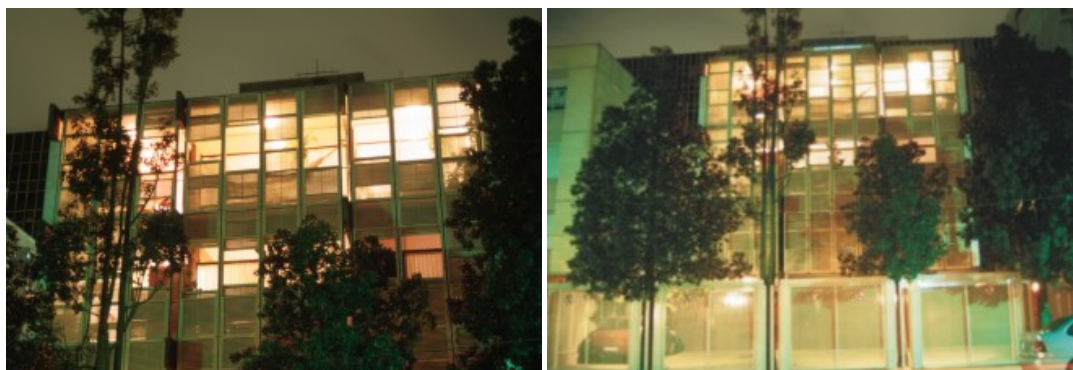


Figura 5 - Edifício **FAM**, Fayet, Araújo e Moojen, 1963-1968. Fonte: Fotos Guilherme Werle.

¹⁶ MARQUES, Sergio Moacir. The Fountainhead, el manantial. **Summa +**, Buenos Aires, n. 53, 2005.

O aterro, mudanças de rumo e alguns projetos

Com diretriz urbanística determinada, o início do aterro foi realizado pelo DNOS, de competência federal, a partir da administração do Governador do Estado, Eng. Leonel de M. Brizola (1956-1958), até o segundo mandato do Prefeito Loureiro da Silva (1964-1969) na Prefeitura Municipal de Porto Alegre, através de convênio que destinava partes da área a ser criada para as esferas federal, estadual e municipal¹⁷. Iniciados os aterros, foi possível prolongar a Avenida Borges de Medeiros. Os primeiros lotes provenientes, situados próximos ao centro histórico, atuais ruas Ritalo Gobato, Celeste Gobato e Vicente de Paula Dutra, começaram a ser comercializados com grande propaganda.

Os recursos gerados, no entanto, como frequentemente ocorre na administração pública, foram destinados para outras demandas administrativas, distintas dos investimentos programados pelo Plano Diretor, razão econômica fundamental para realização do aterro. Os órgãos técnicos da Prefeitura, principalmente a Divisão de Urbanismo, dirigida por Edvaldo Paiva e equipe, face a essa circunstância, propuseram mudanças no projeto do aterro, considerando duas diretrizes fundamentais:

- diminuição da área a ser conquistada ao rio, já que o projeto e instrumentos urbanísticos definidos estavam em modificação, encolhendo a expansão urbana pretendida;
- diminuição das áreas loteadas e conseqüente aumento das áreas públicas, considerando que a previsão de densidade populacional projetada para a nova gleba (200.000 habitantes), sem a contrapartida de obras públicas previstas pelo planejamento urbano junto ao centro, principalmente as obras da Primeira Perimetral, agravaria os problemas de tráfego e infraestrutura já existentes, ao invés de solucioná-los, como pretendido (Figura 6).



Figura 6 - Imagem do aterro na época do concurso para o Parque Marinha do Brasil, vista do centro em direção a zona sul. A esquerda, em primeiro plano, a SPM/SMOV/PMPA, em frente a Avenida Borges de Medeiros; ao fundo o bairro Menino Deus; no horizonte o Morro Santa Teresa, mais à direita o Estádio José Pinheiro Borda e a Ponta do Dionísio; à direita o Estuário. Fonte: Acervo CLArāju Arquitetos

¹⁷ As principais idéias defendidas na época eram: criar uma área de habitação adjacente à área central, que demonstrava saturamento e problemas de crescimento; captar recursos (venda dos lotes) para implantar as obras previstas pelo Plano Diretor e, com isso, evitar o seu fracasso, como o do Plano Gladosch, que previu grandes cirurgias urbanas, as quais, sem recursos, foram aos poucos sendo modificadas e finalmente eliminadas; complementar a Primeira Avenida Perimetral; criar áreas para expansão de algumas funções da área central, em especial do comércio e equipamentos públicos.

O Parque Marinha do Brasil

Durante o segundo mandato do Prefeito Loureiro da Silva, a Secretaria de Obras enviou à Câmara Municipal de Porto Alegre o projeto de Lei substitutivo ao projeto Praia de Belas, que já estava regulamentado, diminuindo a área de aterro e criando um grande parque linear, com o objetivo de desagravar a área central com área verde adjacente¹⁸. O parque, suprimindo a densidade demográfica dos bairros Centro, Cidade Baixa, Praia de Belas e Menino Deus, integraria uma rede mais ou menos equidistante do centro histórico, conjuntamente com o Parque Farroupilha e o Moinhos de Vento. Com o apoio do Prefeito, a mudança da lei foi procedida rapidamente, incorporando sua solicitação de que o novo traçado devolvesse à borda, a forma de baía perdida nos projetos de aterros anteriores. Sugestão atendida pelo Planejamento Urbano, em desenho elaborado à mão (Fayet e Moojen), às vésperas de encaminhamento à Câmara Municipal, incorporando à lei de 1959, atualizada em 1961, o novo traçado da Praia de Belas, conjuntamente com outras mudanças, como a previsão de quarenta hectares para o novo campus da UFRGS junto à orla, onde hoje se encontra o parque Mauricio Sirotsky Sobrinho¹⁹ (Figura 7).

Excluído:

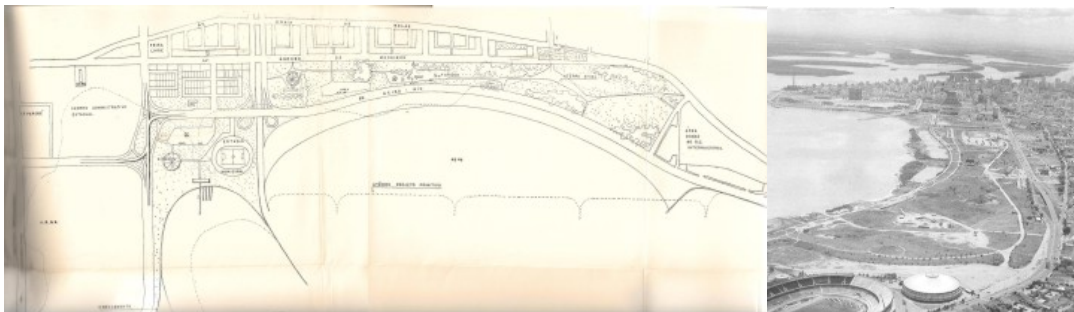


Figura 7 – Esquerda - Plano Diretor de Porto Alegre – Lei n.2330 de 1961, altera a Lei n.2046 de 1959. Novo traçado para o Projeto da Praia de Belas e aterro. Fonte: **Plano Diretor de Porto Alegre**, Lei n. 2330 de 1961. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 1961. Direita: Foto aérea de 1977 com implantação recente do projeto vencedor do concurso para o Parque Marinha do Brasil. Fonte: **Porto Alegre, Planejar para viver melhor**. Apostila, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1979.

Após a eleição do Prefeito Sereno Chase, e sua cassação três meses depois, com o golpe de 1964, o governo militar prosseguiu com os aterros, principalmente através da ação do ex-governador Thelmo Tompson Flôres, então diretor do DNOS. A administração Guilherme Socias Vilella (1975–1983) iniciou a urbanização do Parque. A então Secretaria do Planejamento Municipal, dirigida por Carlos Veríssimo de Amaral, através da Supervisão de Planejamento Urbano, coordenada por Cláudio Ferraro, com a participação de Moacyr Moojen Marques,

¹⁸ Com o malogro das intenções de venda dos lotes para implantar o Plano Diretor, técnicos da Divisão do Planejamento, Carlos M. Fayet e Moacyr Moojen Marques, resolveram propor ao prefeito deter os aterros no ponto em que estavam e, à Oeste do prolongamento da Av. Borges de Medeiros entre a Av. Ipiranga e o Asilo Padre Cacique, destinar área para um grande parque junto ao rio. O Prefeito José Loureiro da Silva, no seu segundo mandato, prontamente abraçou a idéia. Era o prefeito das obras, principalmente das praças e parques. MARQUES, Moacyr Moojen, **Depoimento**. Cópia Digitada, 2009.

¹⁹ A instalação do novo campus da UFRGS na área foi posteriormente rejeitada pelo Reitor da Universidade, Eliseu Paglioli.

urbanista da secretaria, definiu a realização de concurso de projetos, do qual surgiu o Parque Marinha do Brasil²⁰, inaugurado em 1978 (Figura 7).

Estádio José Pinheiro Borda

A área destinada ao estádio chamado Gigante da Beira Rio, na extremidade Sul do projeto do Bairro Praia de Belas, era para ser pública. No entanto, foi doada ao Esporte Clube Internacional, quando ainda era água, em 1956²¹. O aterro foi rapidamente conseguido junto ao diretor do DNOS, Dr. Thelmo Thompson Flores, torcedor dedicado, e a construção, realizada boa parte com doações, favorecida pelos construtores Engs. Ruy e João Batista Tedesco, igualmente colorados, com empresa de engenharia do mesmo nome, uma das maiores na época. A obra iniciou em 1959 e foi inaugurada, dez anos depois, em 1969. Marco na paisagem, se não agrega valor pela ausência de arquitetura, não subtrai, pela crueza da engenharia e generosidade da natureza, cuja urbanização do parque rodeia a construção com massa vegetal mimetizadora (Figura 8).



Figura 8 - Esquerda – Estádio José Pinheiro Borda. Ao Fundo a ponta da Cadeia. Direita – Ao fundo o Morro Santa Teresa. Fonte: <[http:// www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)> Acesso em 24 mai. 2009, 21:35:00.

O Centro Administrativo

O novo plano de urbanização do aterro voltou-se à idéia original de trazer junto à Primeira Perimetral - inspirada no *Ringstrasse* de Viena, anel circundante da área central, permitindo sua penetração em vários pontos, sem utilizar o já deficiente traçado de origem colonial - funções polarizadoras, concentrando órgãos administrativos do Município, Estado e Federação. Previu destinação final da ocupação das áreas alagáveis junto à Av. Washington Luiz e Largo dos Açorianos, espécie de fronteira entre centro histórico e cidade moderna²².

A idéia urbanística para o Centro Administrativo era a obtenção de projeto conjunto de órgãos envolvidos, razão pela qual não foi atribuído regime urbanístico, mas qualificação como área

²⁰Os recursos foram aproveitados dos planos C.U.R.A., com financiamento federal dentro do Projeto Renascença, que abrangeu o Menino Deus e parte da Cidade Baixa. O júri foi composto por arquitetos da própria PMPA, com convidados para concorrer os arquitetos, Carlos M. Fayet, em parceria com Jorge D. Debiagi; Ivan Mizoguchi em equipe com Rogério Malinsky, cujo projeto foi indicado vencedor, e equipe de Cláudio Araújo, constituída pelos arquitetos Arlete S. Sauer, Carlos E. D. Comas, Claudia O. C. Frota, José A. D. Frota e Martin Suffert.

²¹ A campanha do Clube para angariar recursos era ironizada pelos rivais com a assertiva de que se estava oferecendo não cadeiras, mas "bóias cativas".

²²A situação urbana é análoga à paisagem do Aterro do Flamengo (RJ), borda do centro histórico na Rua do Passeio e Cinelândia, onde também edifício de Arnaldo Gladosh (Mesbla) marca o *skyline*, como em Porto Alegre (Edifício Sulacap).

funcional²³. As diretrizes gerais contidas na lei, no entanto, 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. Constatada a impossibilidade de obtenção do projeto geral, a área inteira foi dividida em cotas proporcionais entre os três poderes e, à medida do interesse de cada um, foram sendo atribuídos alinhamentos aos prédios a serem construídos, sempre fiéis à ideia de cidade jardim²⁴.

Em 1971, o Governador do Estado, Euclides Triches, aprovou o projeto para a criação do Centro Administrativo do Estado, posteriormente chamado Fernando Ferrari, iniciado em 1976 e inaugurado, embora inconcluso, em 1987, demarcando em Porto Alegre o maior espasmo de verve moderna estereotipada no emblematismo de Brasília, em que pese o rigor construtivo, apuro técnico e detalhamento apurado, em especial da PROCEGS (Figura 9).



Figura 9 – Centro Administrativo do Estado do Rio Grande do Sul – Fernando Ferrari. Esquerda – Zona sul ao fundo. Direita – Vista desde o Largo dos Açorianos. Fonte: <http:// www.skyscrapercity.com> Acesso em 24 mai. 2009, 22:01:00. Meio – Maquete do conjunto. Fonte: Acervo Cairo Albuquerque da Silva

Viaduto Dom Pedro I

Construído pelo “Prefeito dos viadutos”, Telmo Thompson Flores (1969-1975), no encontro da Av. Borges de Medeiros com a Segunda Perimetral, Av. José de Alencar. Obra, na época considerada perfunctória, teve projeto arquitetônico e paisagístico realizado pelo escritório paulistano Aflalo & Gasperini. Plátanos existentes tiveram de ser cortados para a implantação da obra e, a pedido, repostos na paisagem em novo alinhamento²⁵. Paradoxalmente, o viaduto, criticado como um dos menos funcionais, desde o ponto de vista viário, é “obra de arte” como designa a engenharia, de boa composição moderna.

O Centro Esportivo Municipal e a Esquina do Rio Grande

²³ Dispositivo previsto em lei, onde áreas com peculiar interesse público recebem regime urbanístico através de projeto realizado na forma de Estudo de Viabilidade Urbanística – EVU, em que, através de tratativas entre proponente e poder público, por meio do projeto, são fixadas as diretrizes urbanísticas.

²⁴ Projetos construídos dos anos 1970 para cá, ilustram esse processo: Câmara de Vereadores, Arq. Cláudio L. G. Araújo e Cláudia Obino; SMOV, Arqs. Moacyr M. Marques, João J. Vallandro e Léo F. da Silva; DAER, Arq. Batistino Anele; IPERGS, Newton Burmeister; CAERGS, Charles R. Hugaud, Ivanio Fontoura, Leopoldo Constanzo, Luiz C. Machi e Cairo A. da Silva. Nos anos 1980 houve, por parte da Secretaria do Planejamento, a tentativa fracassada de projetar um plano de massas com diversificação de usos, praça diagonal, influenciado pelos debates de revisão e do pós modernismo. Na UFRGS, exercícios acadêmicos da graduação e pós-graduação, simulavam ocupações figurativas da área, às avessas do *esprit* cidade moderna, cidade jardim e edifícios no parque. Um importante evento foi a oficina internacional realizada com Jonh Barnett (consultor de Desenho Urbano de Nova York) e Philip Panerai (Comissão de Desenho Urbano de Paris) organizada no PROPAR, por Carlos E.D. Comas, Benamy Turckenicz e Ligia Botto.

²⁵ Graças a um *rendez-vous*, conhecido nas proximidades, chamado de “Marli”, o viaduto até hoje goza da alcunha de viaduto da Marli, sendo desconhecido como Dom Pedro I.

Excluído: e

No encontro das linhas diretrizes do aterro, a Norte-Sul (Av. Borges de Medeiros) e Oeste-Leste (Av. Ipiranga) chamado pelo Urbanista da SPM/PMPA, Arq. Leo Ferreira da Silva de “Esquina do Rio Grande” havia, no projeto original, a destinação de áreas de lazer, materializadas em uma marina pública e centro esportivo municipal. O centro, objeto de concurso público de projetos, foi planejado pelo Arq. Ernesto Paganelli (Professor da UFRGS, já falecido), projeto abandonado posteriormente. Mantém-se até hoje a diretriz de construção da Marina Pública.

Estação de Tratamento de Esgoto – E.T. E

A Estação de Tratamento de Esgoto, cogitada na década de 1980, hoje implantada na Serraria, esteve muito próxima de ser construída na baía da Praia de Belas, bem na esquina referida. Houve empenho dos técnicos da SPM/PMPA para abortar o projeto, que passou a ser estudado para as ilhas, e acabou implementado na zona sul, durante o Governo Collares, o que constituiu hábil mudança, salvaguarda de destino menos nobre para o aterro.

Excluído: na década de 1980

O Foro Central

Com a diminuição do aterro e parcelamentos consequentes, a área já aterrada à Oeste da Rua Vicente de Paula Dutra, foi cedida para instalação do Foro Central do Estado, em local previsto para escola primária destinada aos moradores daquela unidade, também com oposição de técnicos do planejamento, que defendiam a localização do Foro dentro do Centro Administrativo do Estado, conforme o plano original. O projeto do edifício, em contrapartida, descrente da realização das obras previstas para a urbanização da zona, orientou seu ingresso para as ruas secundárias existentes, onde edificou a entrada principal, deixando os fundos para a Avenida Aureliano Figueiredo Pinto, radial executada posteriormente.

Parques Mauricio Sirotsky Sobrinho e Harmonia

Estes parques são o produto do acerto de contas entre os governos Federal, Estadual e Municipal para a destinação das áreas de cada competência, realizada na conclusão dos projetos e construção dos aterros. Pelo convênio inicial, as áreas públicas não seriam divididas, ficando para a cidade de Porto Alegre. Nasceram, assim, os Parques Mauricio Sirotsky e a Estância da Harmonia, em negociação conduzida pelo Urbanista da SMP/PMPA Arq. Cláudio Ferraro e Arq. Morganti, pelo Patrimônio Federal. Infelizmente, as áreas nunca receberam projeto de paisagismo, urbanização e arquitetura condizentes.

O I PDDU e a Superquadra

Com o abandono do projeto original para a Praia de Belas, a criação do Parque Marinha do Brasil e os lotes já urbanizados e comercializados nos trechos ao Sul da Avenida Ipiranga, restou a área Sudoeste, com o traçado original, quadras e lotes desenhados no plano original. Este trecho constituía uma significativa nesga, em forma de cunha, alongada na direção Norte-Sul com aproximadamente mil e duzentos metros de extensão, limitada pelas avenidas Borges de Medeiros, Praia de Belas e Ipiranga. A volumetria original prevista, no entanto, desproporcionou-

se com o surgimento do parque e as visuais livres até o estuário. A Secretaria do Planejamento, com diretriz do urbanista Moacyr Moojen Marques, mudou radicalmente o traçado existente. A nova proposta vocacionou a área para entrosamento com o parque fronteiro, sobre a qual seriam edificadas prédios de maior altura, com alinhamentos variáveis, onde os lotes (sem divisas) determinavam as volumetrias dos prédios (Figura 10).



Figura 10 – Diretriz Urbanística para os quarteirões da Praia de Belas, Moacyr Moojen Marques, década de 1970. Fonte: Acervo Moojen & Marques Arquitetos Associados.

A empresa Martins Geller e Fantoni – MAGUEFA adquiriu a totalidade da área e, com isso, o direito de construir o potencial previsto por lei, aprovando os projetos no prazo legal.

O Primeiro Plano de Desenvolvimento Urbano, I PDDU, de 1979, criou divisão territorial com fundamento urbanístico e estatístico, destinada a cada setor, chamada Unidade Territorial de Planejamento (UTP), e enquadrou o bairro da Praia de Belas nesse sistema. Por coerência metodológica, atribuiu a esses setores o regime urbanístico, cujos valores foram mantidos segundo aqueles constituintes do direito adquirido pelos projetos aprovados anteriormente.

O projeto do I PDDU, encaminhado à câmara, foi aprovado praticamente na íntegra, exceto pelas UTPs da Praia de Belas, face seus índices altos, quanto ao regime urbanístico, comparativamente às demais unidades do plano²⁶.

Dentro dos parâmetros urbanísticos determinados pela SPM/PMPA, os arquitetos Fayet e Jorge Decken Debiagi elaboraram projeto de superquadras, com complexo comercial e residencial para expressiva área junto à Avenida Ipiranga, a qual foi qualificada no plano como pólo comercial. O projeto apostava em potente imagem de desenvolvimento econômico e urbanístico para a orla,



Figura 11 – Projeto para a Praia de Belas, Porto Alegre, Carlos M. Fayet, Jorge Decken Debiage, 1979/1985. Esquerda: Pólo Comercial junto à Av. Ipiranga. Direita: Habitações na cobertura dos edifícios residenciais. Fonte: Acervo Fayet, Araújo & Moojen – UniRitter

²⁶ Segundo o depoimento de Moojen, produto da ação de empresas concorrentes. Nada adiantou, pois a Maguefa seguiu construindo as torres cujos projetos já haviam sido aprovados.

creditando à Praia de Belas prospecção urbana de metrópole. Conjunto constituído de torres de escritórios e serviços abrigava centros comerciais com áreas residenciais e jardins sobre a cobertura, dando continuidade, de certa forma - em outra escala e configuração arquitetônica, de maior inventividade, agora metropolitana - o sentido de renovação ambiciosa e crença no urbanismo moderno como agente de prosperidade, do projeto para o bairro de duzentos mil habitantes, da década de 1950. Fayet e outros divisavam na Praia de Belas, desde os primeiros planos, a utopia da cidade moderna²⁷ (Figura 11).

Excluído: 11

Projeto Praia do Guaíba

Consolidados os aterros, traçado e utilizações das glebas, no governo Alceu de Deus Collares (1986-1989) foi contratado o escritório Debiagi Arquitetos para elaborar o projeto da Avenida Beira Rio, atual Edvaldo Pereira Paiva, tendo em vista sua implantação imediata.

Simultaneamente, foi produzido novo Plano Diretor para extensas áreas do bairro, destinando locais para postos de serviços da Petrobrás, *shopping center* a ser construído no parque, hotéis categorizados à margem sul da baía e assim por diante. O desenvolvimento do projeto se deu alheio ao conhecimento do corpo técnico da Secretaria do Planejamento e sofreu forte oposição desta, dos órgãos de classe e, posteriormente de diversas representações sociais. A imagem de modernização cedia à especulação.

Excluído: 11
S

Shopping Center Praia de Belas e a Praça Itália

No mesmo local do projeto das superquadras para a Maguefa, foi construído o *Shopping* Praia de Belas, que, como medidas compensatórias, executou a ponte da Av. Praia de Belas sobre o dilúvio, a duplicação desta e a construção da Praça Itália²⁸. O projeto não foi realizado aqui, porém foi adequado à legislação local por Fayet. *Shopping* e Praça fazem juz à discussão dos anos 1980 e ao capítulo pós-moderno da Praia de Belas.

O Parque e o Monumento aos Açorianos



Figura 12 – Esquerda: Largo dos Açorianos. Fonte <[http:// www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)> Acesso em 08 jun. 2009, 16:32:00 . Centro – Ponte de Pedra e Lago. Direita – Ponte de Pedra, CAERGS e “Os Açorianos” ao fundo. Fonte: <[http:// www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)> Acesso em 24 mai. 2009, 22:20:00.

²⁷ Com a falência do Banco Sul-Brasileiro a empresa Maguefa quebrou conjuntamente, naufragando o projeto, com exceção de três torres iniciadas junto à Av. José de Alencar, retomadas posteriormente por outra empresa e outro projeto.

²⁸ Projeto de Carlos Maximiliano Fayet, 1990-92.

Para o local onde havia a estação do trem, junto à Praia de Belas, no prolongamento da Ponte de Pedra, foi feito concurso de projetos a fim de implantar o Parque dos Açorianos. O trabalho vencedor da equipe composta pelo arquiteto Jaime Leveton e Acadêmico Udo Mohr, com escultura da artista Maria de Lourdes Sanches, não foi adotado. Em segundo lugar, o Arquiteto Nelson Souza propunha a escultura de Vasco Prado, “Cabeça de Açoriano”²⁹. Na gestão do Prefeito Thompson Flores, o cruzamento entre a Borges de Medeiros e a Primeira Perimetral teve seu espaço ampliado a partir de diretriz elaborada pelo arquiteto Roberto Py Gomes da Silveira, com desenho urbano desenvolvido pelo arquiteto Cirylo Crestani. O espaço generoso e o conjunto das obras, incluindo a escultura de Carlos Tenius³⁰, Monumento aos Açorianos de 1973, constituíram o parque definitivo. A idéia era acentuar a Ponte de Pedra, mantida também como monumento, e implantar o viaduto moderno, projeto de Roberto Py Gomes, como contraponto, mantendo água sob duas pontes, agora como lago sobre o antigo leito do Arroio Dilúvio, com desenho da Arq. Enilda Ribeiro (Figura 12).

Excluído: 12

A vocação cívica desse *carrefour* vinha sendo projetada desde o Plano de 1954, quando, no detalhamento da Primeira Perimetral, desenho de Moacyr Moojen Marques ilustrava o *round-point* da Av. Borges de Medeiros, monumentalizado por obelisco, como o de Alberto Prebich, em Buenos Aires, articulado ao eixo de teatro Municipal, projetado para onde está hoje o largo. Trata-se de imagem reveladora de desenho urbano criterioso, instrumentado por sistema de gabaritos e alinhamentos e morfologia edilícia regrada na relação com espaço público pela criação obrigatória de galerias sobre o passeio → atualização moderna do urbanismo de Agache para Rio e Niterói,

Excluído: ,



Figura 13 – Detalhe do Plano Diretor. Trecho da Primeira Perimetral, do atual Largo dos Açorianos até a Av. João Pessoa. Desenho de Moacyr Moojen Marques. Fonte: **Plano Diretor de Porto Alegre**, Lei n. 2330 de 1961. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 1961, p.65.

²⁹ Posteriormente foi realizado outro projeto, chamado “cebola”, que pretendia solucionar todas as conversões à esquerda, originando uma forma complexa e bizarra. Apesar de a solução ser aprovada pelo prefeito, os técnicos do planejamento resistiram a essa proposta, argumentando pela eliminação da chegada de outra avenida no mesmo ponto (Cascatinha), a qual foi desviada para a Aureliano de Figueiredo Pinto.

³⁰ Carlos Gustavo Tenius (Porto Alegre, 1939) estudou arte com Fernando Corona, formando-se em escultura pela Escola de Artes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Em 1965, tornou-se auxiliar de ensino das cadeiras de escultura e modelagem dessa escola. Entre 1972 e 1975, participou de vários concursos de arte, conquistando a primeira colocação no concurso para o monumento comemorativo do centenário da Imigração Italiana, em Farroupilha. Em 1977, obteve vaga de professor assistente no Instituto de Artes da UFRGS, por concurso público. Dois anos depois, desenvolveu o monumento em homenagem ao Marechal Castelo Branco, implantado no Parcão, em Porto Alegre.

transportado a Porto Alegre por Gladosch, no quarteirão Masson da Borges de Medeiros. Infelizmente, nas décadas posteriores, gentileza urbana materializada por arquiteturas indignas, letais para qualquer diretriz urbanística coletiva (Figura 13).

Excluído: 13

O espaço atual do Largo dos Açorianos, confluência de sistema viário estrutural, cruzamento de perimetral e radial, confunde-se, para um olhar desatento, em anel rodoviário, trevo determinado por raios de giração de veículos e amplos espaços residuais. No entanto, a escala generosa, a paisagem que se alarga e tende ao horizontal, as distâncias espaçosas, a predominância do jardim, senso comum do espaço moderno, abrem aqui hiato urbano que monumentaliza através do vazio, contrastante com a densidade do centro histórico que finaliza e a presença da cidade moderna que verticaliza. É um espaço configurado pelo alinhamento das edificações ao norte, limite remanescente da cidade tradicional, limitado pelo horizonte intervalado por edifícios soltos no parque, imagem moderna insistentemente perseguida ao sul. Espaço fronteira de épocas e tecidos urbanos distintos, o Largo dos Açorianos reconhece essa vocação na permanência da ponte de pedra, monumento histórico erguido por Duque de Caxias, outrora ligação moderna entre Norte e Sul para carruagens e charretes, e viaduto moderno, confronto imagético de ligação contemporânea para veículos automotores. O lago, incomparável a espelho d'água decorativo ou elemento de paisagem pitoresca, ratifica a presença das duas pontes, moderna e histórica, sinaliza o lugar de transição entre as duas cidades. Construído sobre o leito do arroio Dilúvio retificado, não apenas simboliza, mas também oferece permanência da água, elemento onipresente na história, na paisagem e na simbologia. O contraste do lago de traçado moderno, concordando curvas com segmentos de retas, em desenho orgânico, porém nada casual, bem ao gosto das *free-forms* brasileiras, com a imagem espelhada da escultura de Tenius, potencializa o significado desse espaço monumental, constituído de poucos e expressivos elementos³¹. Apresenta-se como portal da cidade histórica, início da cidade moderna.

Excluído: dos

Excluído: modernas



Figura 14 – Monumento “Os Açorianos” de Carlos Tenius, 1973. Fonte: <[http:// www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)> Acesso em 24 mai. 2009, 22:35:00.

³¹ Vale a pena ainda comentar que, em duas oportunidades, Moacyr Moojen Marques, urbanista da Prefeitura foi convocado a auxiliar na resolução de problemas de execução do Largo dos Açorianos: a água do lago que se esvaía, constatado posteriormente que se infiltrava no lençol freático do antigo arroio e a execução da escultura, composta de personagens multifacéticos em aço patinável. Foi necessária geometria descritiva e um bom mestre de obras. MARQUES, Moacyr Moojen, **Depoimento**. Cópia Digitada, 2009.

A escultura de Carlos Tenius, Monumento aos Açorianos, uma das mais perspicazes obras de arte pública de Porto Alegre, sintetiza todas as forças presentes no espaço urbano, irradiante desde sua localização epicêntrica no Largo dos Açorianos. Diferente de agrupamentos de personagens em obras referenciais como *Les Bourgeois de Calais*, de Rodin, onde a idéia de esforço coletivo está implícita, porém disseminada nas expressões individuais de cada integrante, nos Açorianos, a forma do anseio coletivo materializa-se na relação icônica que o conjunto de personagens – desenhados em certo grau de abstração que flerta com a desconstrução - traz com a caravela, nau de desbravadores que, liderados por um ideal, narra essa história. A chegada e povoação do território, os casais açorianos navegando pelo arroio Dilúvio, o início do povoamento, a relação com o estuário: adição e subtração, os planos da cidade, o esforço coletivo, a contribuição de cada momento, o protagonista em forma de vela como resultante do esforço conjunto, sobrepujando a adversidade: a vitória do coletivo; o todo constituído pela soma orgânica das partes; a forma do povo assumindo a função do símbolo. o monumento solto no jardim (Figura 14). Nada mais moderno.

Excluído: mas

Excluído: . O

Excluído: 13

Excluído: n

Excluído: 13



Figura 15_– Evolução dos aterros da Praia de Belas. De cima para baixo: Baía da Praia de Belas, antes dos aterros; Plano Moreira Maciel, 1914; Plano Paiva e Ubatuba, 1936; Plano Gladosh, 1940; Plano Paiva e Fayet, 1951; Plano Fayet e Moojen, 1961; aterro hoje. Fonte Acervo Moacyr Moojen Marques.

Referências

BALESTRA, Maria Isabel Milanez. (Apresent.). **Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista**. Porto Alegre: UFRGS:IAB/RS, 1985.

BELMONTE, Ema Reginaldo. O destino de Porto Alegre em debate. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 02 nov. 1986.

CANEZ Anna Paula Moura. **Fernando Corona e os caminhos da arquitetura moderna em Porto Alegre: 1928 - 1951**. 198 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

CANEZ, Anna Paula. CAIXETA, Eline Maria. CARUCCIO, Margot Inês. LIMA, Raquel Rodrigues. MAGLIA, Viviane Villas Boas. **Imagem e Construção da Modernidade em Porto Alegre**. Porto Alegre: UniRitter, 2004.

CAVALCANTI, Lauro. **Quando o Brasil era Moderno**. Guia de Arquitetura 1928-1960. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001.

CESA FILHO, Paulo. **A arquitetura da verticalidade na recém-aberta av. Borges de Medeiros**. 2003. 198 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, 2003.

LEME, Maria Cristina da Silva. (Coord.) **Urbanismo no Brasil 1895 - 1965**. São Paulo: Studio Nobel: FAUUSP: FUPAM, 1999.

LUCAS, Luis Henriue Haas; OLIVEIRA, Rogério da Castro. (Orient.). **Arquitetura moderna brasileira em Porto Alegre: sob o mito do "gênio artístico nacional"**. 2004. 309 f. (Tese) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura, 2004.

MARQUES, Moacyr Moojen. **Depoimento ao autor**. Cópia digitada, mar. 2009.

MARQUES, Sergio Moacir. The Fountainhead, el manantial. Buenos Aires, **Summa +**, n. 53, 2005.

MIRANDA, Luiz; DEBIAGI, Jorge; MARQUES, Moacyr Moojen; PEREIRA DA CRUZ, Glenda; PEREIRA, Helga Correa; GHEZZI, Marta; KRAFTA, Romulo; MONSERRAT, Sérgio; MALINSKY, Rogério; BAGGIO, Newton; SOUZA, Célia Ferraz de; RIBEIRO, Demétrio. A reavaliação do plano diretor. **Jornal do IAB-RS**, Porto Alegre, n. 27, p. 5-9, nov. 1986.

MIZOGUCHI, Ivan. XAVIER, Alberto. **Arquitetura moderna em Porto Alegre**. São Paulo: Pini, 1987.

PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Ed. Universidade: UFRGS: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.

PLANO DIRETOR as teses em conflito. **Jornal do IAB-RS**, Porto Alegre, n. 29, mar./abr. 1987. p. 12.

PORTO ALEGRE. **1º PDDU Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre**, Lei Complementar n. 43 de 21 de julho de 1979. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 1987.

PORTO ALEGRE. **Plano Diretor de Porto Alegre**, Lei n. 2330 de 1961. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 1961.

RIBEIRO, Demétrio. Os arquitetos e o planejamento urbano. **Projeto**, São Paulo, n. 95, p. 83, jan. 1987.

ROWE, Collin; KOETTER, Fred. **Ciudad Collage**. Gustavo Gili, Barcelona.

SALENGUE, Laís G. de Pinho; MARQUES, Moacyr Moojen. Reavaliação de planos diretores: o caso de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. **Estudos urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. Universidade: UFRGS: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.

WEIMER, Günter. (Org.). **A arquitetura no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

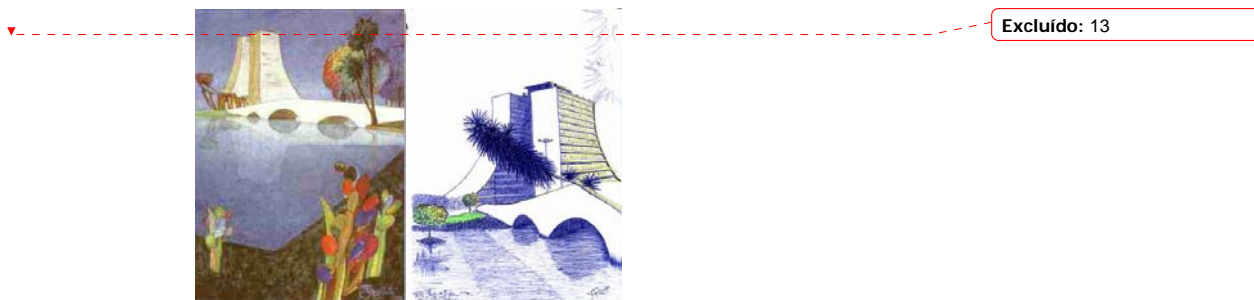


Figura 16 – Largo dos Açorianos. Esquerda – Acrílico sobre duratex, Nelson Jungbluth. Fonte <<http://www.acorianos.com.br/largo.htm>> Acesso em 24 mai. 2009, 22:45:00. Direita – Bic sobre papel, Adriana Rocha. Fonte: <<http://nostalgiaportoalegre.blogspot.com/2008/09/centro-administrativo-fernando-ferrari.html>> Acesso em 24 mai. 2009, 22:40:00.