

## **Cidade Contemporânea, Estrutura, Plano e Projeto**

Silvio Belmonte de Abreu Filho

Arquiteto pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1975), Mestre pelo IEDES da Université de Paris I Panthéon-Sorbonne (1979), Doutor em Arquitetura pelo Propar/UFRGS (2006). Professor Associado e Pesquisador do Departamento de Arquitetura da Faculdade de Arquitetura da UFRGS e do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura - PROPAR/UFRGS desde 1981.

Rua Marques do Herval, 140/401 – Moinhos de Vento  
90.570-140 Porto Alegre – RS  
Fones (51) 3222 1492 e 9128 7322  
[abreuarq@terra.com.br](mailto:abreuarq@terra.com.br)

# CIDADE CONTEMPORÂNEA, ESTRUTURA, PLANO E PROJETO

## RESUMO

Cem anos de planos e legislação urbanística em Porto Alegre revelam um progressivo deslocamento de foco, da forma e da estrutura urbana para os sistemas, e após para os processos. A primeira passagem se dá ao final dos anos 50, no contexto de uma mudança de paradigma: o Plano Diretor de 1959-61 aplica normas modernas sobre a cidade tradicional. A segunda se dá com o atual PDDUA: na ausência de paradigma hegemônico em arquitetura ao final do século XX com a coesão interna e a identidade externa do anterior, a cidade ideal do atual Plano não tem mais forma a orientar sua operação. A passagem da estrutura ao processo desloca a ênfase dos processos de crescimento urbano e urbanização aos processos de participação e gestão, que passam a ser entendidos como fins em si, e com progressiva autonomia substituem o próprio Plano.

Procura-se entender esse processo ao final do qual a cidade ideal não tem mais forma ou figura; como os planos se articulam com os paradigmas hegemônicos, como seus instrumentos normativos buscam incidir sobre a construção da cidade real, em que espaços urbanos tal incidência é mais explícita, e assim pode ser analisada em toda sua extensão, e como se relacionam com as demais partes da cidade, tributárias de outros modelos e planos. Ainda, o que tal investigação e suas conclusões podem oferecer de original para o entendimento e operação da cidade, em seu crescimento futuro.

Planos desenham idéias mais ou menos completas de cidade, não necessariamente complementares, e procuram detalhar os meios e procedimentos normativos para sua consecução. O efeito não é sentido ao mesmo tempo em toda a cidade, nem delimitado precisamente no espaço; a cidade real acomoda distintas formas, originárias dos sucessivos modelos adotados, convivendo num mesmo tempo e espaço. Essa acomodação se dá como colagem, numa justaposição de fragmentos, ou em camadas, como estratos superpostos, ou como combinação das duas formas.

A releitura da cidade contemporânea como *patchwork* permite pensar algumas estratégias para seu projeto e operação: de justaposição e sobreposição, de colagem de fragmentos, e de desvendamento de estratos, procurando reforçar a autonomia interna (e o completamento) de cada fragmento, dentro de uma idéia unificadora geral que assegure coerência, legibilidade e funcionalidade ao todo, e a necessária colagem das partes. Como Colin Rowe, entendemos que a colagem pode ser assegurada pelo projeto. Assim fundamentado, e inspirado em Ítalo Calvino, esboçamos seis propostas para a Porto Alegre do novo milênio. A primeira se refere ao centro; a segunda trata da relação com o rio e sua margem; a terceira envolve a estrutura viária; a quarta, complementar, refere-se aos canais de movimento; a quinta proposta refere-se literalmente ao norte, e a sexta aos bairros e áreas residenciais.

Trata-se de um retorno à estrutura, legitimado pelo alto grau de autonomia das partes, e pelo desenho de uma matriz espacial e conceitual capaz de dar suporte aos distintos sistemas e processos em desenvolvimento na cidade: "*Cidade ideal como metáfora e cidade colagem como estratégia*".

Palavras chave: cidade contemporânea, plano, projeto

## CIDADE CONTEMPORÂNEA, ESTRUTURA, PLANO E PROJETO

Em 2006, a Tese de Doutorado em Arquitetura “*Porto Alegre como Cidade Ideal: Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*”<sup>1</sup> permitiu a apresentação preliminar de uma série de propostas para a cidade, delineadas com base no estudo de seus sucessivos planos. Vendo a cidade e sua arquitetura como objetos autônomos, Porto Alegre emerge como cidade ideal através de seus planos e projetos urbanos. Considerados textos instauradores da Arquitetura, na categoria dos escritos urbanísticos, reúnem características de tratado, ao propor a aplicação de regras e procedimentos para a construção do espaço urbano, e de utopia, pela reprodução de modelos.

Os planos urbanos formam uma sucessão de quase cem anos, do Plano Geral de Melhoramentos (1914) até o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental – PDDUA (1999). A revisão revela um progressivo deslocamento de foco, da forma e da estrutura urbana para os sistemas, e após para os processos. A primeira passagem se dá ao final dos anos 50, no contexto de uma mudança de paradigma: o Plano Diretor de 1959-61 aplica normas modernas sobre a cidade tradicional. A segunda se dá no atual PDDUA: na ausência de paradigma hegemônico em arquitetura ao final do século XX com a coesão interna e a identidade externa do anterior, a cidade ideal do plano não tem mais forma a orientar sua operação. A passagem da estrutura ao processo desloca a ênfase dos processos de crescimento urbano e urbanização aos processos de participação e gestão, que passam a ser entendidos como fins em si, e com progressiva autonomia se substituem ao próprio Plano.

Procura-se entender o processo ao final do qual a cidade ideal não tem mais forma ou figura; como os planos se articulam com os paradigmas hegemônicos, como seus instrumentos normativos incidem sobre a construção da cidade real, em que espaços urbanos tal incidência é mais explícita, e pode ser analisada em toda sua extensão, e como se relacionam com as demais partes da cidade, tributárias de outros modelos e planos. O interesse operativo está em seis propostas para Porto Alegre, concebidas como premissas de temas estruturantes para o planejamento estratégico da cidade, que vem sendo apresentadas em diversos eventos de urbanismo, planejamento e gestão urbana.

Os sucessivos planos desenham idéias mais ou menos completas de cidade, não necessariamente complementares. A partir delas, procuram detalhar os meios e procedimentos normativos necessários à sua consecução. O efeito não é sentido ao mesmo tempo em toda a cidade, nem é delimitado precisamente no espaço; assim ela acaba acomodando distintas formas, originárias dos sucessivos modelos adotados, convivendo em um mesmo tempo e espaço. A

---

<sup>1</sup> ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *Porto Alegre como Cidade Ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*. Porto Alegre: PROPAPAR-UFRGS, 2006 (Tese de Doutorado em Arquitetura).

acomodação pode ocorrer como colagem, numa justaposição de fragmentos, em camadas como sucessivos estratos superpostos, ou como combinação das duas formas.

O *Plano Geral dos Melhoramentos* de João Moreira Maciel (1914) foi um intento pioneiro para transformação da acanhada cidade “colonial” do início do século XX numa cidade moderna, saneada, equipada e embelezada. Maciel mirava no Rio de Janeiro de Pereira Passos, referência urbana obrigatória no Brasil da época, e mais além, na Paris transformada por Haussmann em cidade-capital paradigmática do final do XIX. As propostas baseavam-se nos princípios de circulação, higiene e embelezamento, filiando-o diretamente à reforma urbana de Haussmann, mas influências cruzadas indicam um “sincretismo” urbanístico que junta à referência hegemônica as idéias de Camillo Sitte, de Eugène Hénard, do *Park Movement* americano, e de Saturnino de Brito, centro incontestado da engenharia sanitária e urbana brasileira do início do século.

Inserido no planejamento conjunto da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento (da qual Maciel era o secretário), envolvia de forma integrada saneamento, equipamento público, modernização urbana, circulação viária e legislação urbanística. Em um meio com forte hegemonia da doutrina positivista, o Plano era uma peça fundamental na estratégia de legitimação e controle político da capital. Maciel habilmente inverteu o lema “conservar, melhorando”, ilustrando um claro compromisso com a modernização.

O Plano inclui o projeto do parque da Várzea, a canalização e saneamento do Riacho, a consolidação da orla com uma avenida-parque, e a urbanização da área de aterro no novo porto. Propõe a abertura de novas avenidas, alargamento e prolongamento de vias existentes, aumento da permeabilidade central pelo fracionamento de quarteirões, reforço às radiais para facilitar acesso ao centro, e o lançamento das primeiras ligações perimetrais. Desloca a polaridade comercial para leste, com “*percées*” a partir da Praça XV, e retoma a “*grande croisée*” de Eugène Hénard no cruzamento central das novas avenidas norte-sul (Borges de Medeiros) e leste-oeste (Salgado Filho). Mesmo que não traga definições morfológicas explícitas, podemos identificá-las no padrão regular dos novos quarteirões do porto, no traçado retilíneo das “*percées*”, no desenho dos parques, e na busca prematura do modelo rádio-concêntrico em substituição ao radial. Plano urbano de maior abrangência no Brasil dos anos 10, suas propostas foram implantadas a partir dos anos 20, e legaram diretrizes de notável permanência para a cidade, incorporadas por seus sucessivos planos urbanos.

A *Contribuição para o estudo da urbanização de Porto Alegre* (1936-38) de Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva foi o esforço isolado de dois engenheiros com bagagem teórico-disciplinar limitada, baseados no estudo das poucas referências urbanísticas disponíveis localmente. As imagens de cidade ideal apresentadas na *Contribuição* saíram diretamente dos livros *Cidade do Rio de Janeiro*, de Alfred Agache, e *Plano de Avenidas de São Paulo*, de Prestes Maia. Através deles, recebem a influência indireta do urbanismo da SFU, no primeiro caso, e de Hénard no segundo, absorvidas com alguma ingenuidade.

A *Contribuição* modela um esquema teórico para Porto Alegre baseado nos esquemas de Hénard divulgados por Prestes Maia, que consagra a cidade rádio-concêntrica em substituição ao padrão radial até então predominante. Aplica o modelo sobre a cidade de crescimento fragmentado dos anos 30, definindo uma rede viária de radiais e perimetrais que vai persistir nos traçados dos planos seguintes; o Anteprojeto de Arnaldo Gladosch já vai utilizá-la como base para sua estrutura. Espelhados nas peças urbanas de Agache para o Rio de Janeiro, são propostas duas novas centralidades, um bairro residencial modelo na Praia de Belas, e um bairro industrial-operário na zona norte. O primeiro emula diretamente o Centro de Negócios da Praça do Castelo e a Porta do Brasil. O segundo traz referências cruzadas de Agache, Camillo Sitte e o urbanismo alemão, e da cidade jardim. Os projetos integram corrente de experiências similares no Brasil dos anos 30, com Nestor de Figueiredo em Recife, Correia Lima em Niterói e depois Goiânia, e Arnaldo Gladosch em Porto Alegre, além dos próprios Prestes Maia em São Paulo e Agache no Rio (e depois Curitiba). Os resultados, mesmo modestos, divulgam novas referências espaciais e formais, ilustrando os processos de transferência e difusão de idéias urbanísticas no período.

No final de 1938, o Prefeito Loureiro da Silva trouxe o urbanista Arnaldo Gladosch para elaborar o Plano Diretor da cidade, em um processo acelerado de modernização institucional e urbana. Até 1944, Gladosch desenvolveu estudos, um Anteprojeto e uma série de projetos urbanos correlacionados, que compuseram o Plano de Urbanização<sup>2</sup> da administração Loureiro da Silva. Prejudicadas pela desaparecimento de seus originais e reiteradamente desqualificadas entre nós, as idéias e justificativas das propostas de Gladosch estão em suas exposições no Conselho do Plano Diretor, único registro disponível além de fragmentos dos planos. Ali, num procedimento usual de Agache e da SFU, Gladosch procura a adesão pelo convencimento, exercendo com desenvoltura o “*Urbanisme Parlant*” em Porto Alegre.

Seus planos e projetos são produtos híbridos da formação no urbanismo alemão, que o aproxima da cidade-jardim, e do trabalho com Agache no Plano do Rio, onde recolhe o registro do método e da tradição do urbanismo da SFU. O sincretismo dessas fontes apresenta-se claramente no projeto para a Praia de Belas e sul da península, num traçado que se filia diretamente a Berlage na extensão sul de Amsterdam, não por acaso o melhor exemplo dessa convergência no período.

O reloteamento do vale do Riacho e a captação de novos projetos privados desviaram o foco do acabamento da estrutura do plano, nunca concluído. Ainda assim Gladosch deixou diversos fragmentos de cidade ideal em projetos urbanos para a Feira de Amostras, Cidade Universitária, Centro Administrativo Estadual na Praça da Matriz, e peças arquitetônicas de grande interesse, nos edifícios Sulacap, União e Mesbla. É visível a influência de Agache nas propostas para uma série de elementos morfológicos do repertório da SFU, transformados em dispositivos urbanísticos e aplicados na cidade desde então, como o recuo de jardim de 4 metros, as galerias cobertas no

---

<sup>2</sup> O conjunto encontra-se publicado em LOUREIRO DA SILVA, José (Colaboração técnica de Edvaldo Paiva). Um Plano de Urbanização. Porto Alegre: Editora do Globo, 1943.

centro e na Perimetral, o *semipilotis* ou colunata de dupla altura nas avenidas radiais, e tantos outros fragmentos espalhados pelo centro e pelos bairros consolidados nas décadas de 40 e 50.

O “*Ante-projeto de planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*” (1951) foi um esforço de Edvaldo Paiva (com Demétrio Ribeiro) para associar-se ao paradigma moderno, em vias de tornar-se hegemônico no sul, e qualificar-se como o único em condições de assumir a elaboração de um Plano Diretor de acordo com aqueles princípios. O anteprojeto retém da Carta de Atenas apenas as quatro funções urbanas, utilizadas como símbolos modernos no seu modo de apresentação, com quatro mapas temáticos. Ainda que denominação e apresentação acabem filiando-o à corrente do urbanismo moderno dos CIAM, em entronização como hegemônico à época, suas fontes diretas estão na *Contribuição*, nos planos de Gladosch, na metodologia de plano trazida por Paiva do curso de Urbanismo em Montevidéu, e indiretamente nas respectivas referências.

São outras fontes modernas: o desenvolvimento americano cidade jardim, a unidade de vizinhança e o sistema Radburn; os princípios do zoneamento urbano; a *urban survey* de Patrick Geddes e Marcel Poëte, filtrada pela metodologia de M. Cravotto em Montevidéu; e a organização da cidade rádio-concêntrica através do sistema radial-perimetral, que remonta a Hénard. Apesar do empréstimo de terminologia e de algumas justificativas, certamente quase nada tem a ver com o urbanismo moderno de Le Corbusier, com o qual é seguidamente identificado. Mas foi a base para o Plano que se seguiu, desenvolvido a partir de 1954.

O Plano Diretor de 1959-61 foi a culminância do esforço teórico e profissional de uma equipe sempre liderada por Edvaldo Paiva, durante quase 30 anos, com coerência e notável coesão interna. Entretanto, não encontramos as influências diretas e hegemônicas do urbanismo moderno da Carta de Atenas, dos CIAM e de Le Corbusier, destacadas na maioria das análises. Elas sempre convivem com outras referências persistentes dos trabalhos anteriores de Paiva, como o modelo rádio-concêntrico de rede viária e estrutura urbana, o modelo de divisão territorial baseado na unidade de vizinhança, e insuspeito respaldo no *planning* americano, através da “*Regional Survey of New York and its Environs*”, e posteriormente do “*Rezoning New York*”, conexão trazida à luz por Maria Almeida em sua tese sobre as Transformações Urbanas.

O caráter moderno é dado principalmente na definição dos instrumentos de controle urbanístico do Plano, que induzem tipologicamente o edifício prismático sobre *pilotis*, recuado nas quatro faces, para a maioria dos bairros residenciais. Não se trata da cidade de solo livre com torres ou barras dispostas sobre o parque, dissociadas das vias de circulação, mas de uma cidade jardim de baixa altura e baixa densidade, com pequenos prismas de quatro a seis pisos. O conflito entre as prescrições da norma urbanística e a cidade real, com suas circunstâncias de sítio, traçado, parcelamento e distribuição de edificações e espaços abertos, está na raiz da ruptura do tecido operada pelo Plano. Ao descartar bruscamente as formas com as quais a cidade vinha sendo construída e configurada em favor da indução privilegiada de um tipo, na busca de uma nova

espacialidade que não pode ser encontrada na cidade real, o Plano sepulta prematuramente um determinado tipo de cidade, que atingia seu apogeu justamente nos anos 50.

O 1º PDDU (1979) pode ser considerado um legítimo exemplo dos Planos Integrados dos anos 70, mas suas referências devem ser buscadas no plano anterior, como resultado de um longo trajeto doutrinário em Porto Alegre, mesmo com algumas distinções. A principal é o abandono do modelo de cidade analítica, cuja forma resultava da superposição de matrizes espaciais e funcionais, por uma matriz sintética, disposta sobre modelo de divisão territorial idealmente neutro. A neutralidade transforma-se em indefinição estrutural e morfológica, e a cidade vai perdendo sua forma, na imprevisibilidade generalizada do modelo. Uma rede de pólos e corredores de comércio e serviços deveria imantá-lo, mas seu excesso, aleatoriedade e a dissociação da normativa com relação à continuidade morfológica das vias comprometem sua efetividade na construção de qualquer forma urbana compreensível.

O modelo esconde-se na neutralidade do “puzzle”, frouxo na ausência de qualquer definição de natureza estrutural. A cidade ideal é a soma de um *continuum* de pequenas “cidades dentro da cidade”, sem nenhuma prefiguração geral, e a estrutura está ausente. Podemos ilustrar o processo de progressiva diluição estrutural, imprevisibilidade morfológica e incompatibilidade entre um modelo de polarização comercial e a vitalidade da distribuição de atividades e fluxos da cidade real através da área do Shopping Iguatemi, convertida “*malgré soi-même*”, na imagem da cidade ideal do plano. Uma cidade fragmentada, descontínua, desestruturada, composta de peças estanques e progressivamente auto-suficientes, com forte indução tipológica, que correspondem às novas condições de produção e consumo do espaço urbano no final do século XX.

O PDDUA enfrentou a contradição entre o modelo de cidade ideal, previsto nos planos, e as circunstâncias da cidade real, presentes em seu sítio, estrutura primária, traçado, parcelamento e estado de constituição tecido, com a incorporação de novas premissas. Se o 1º PDDU consagra a substituição da estrutura pelos sistemas urbanos, já esboçada nos anos 50, o PDDUA vai substituí-los pelos processos, e privilegiar os processos de participação e gestão sobre os de urbanização e crescimento urbano. Este modelo híbrido e tão pouco “espacial”, é incapaz de lidar com as contradições crescentes entre plano e crescimento urbano, e apenas cinco anos depois já se discutia sua substituição, numa discussão frágil pela ausência de paradigmas hegemônicos em condições de pautá-la.

Uma característica comum a todos os planos é que a cidade ideal é sempre menor que a cidade real, parecendo que seus idealizadores preferem concentrar sua imagem nas áreas mais dominadas e conhecidas, elidindo as margens imprecisas, as periferias amorfas e os pontos obscuros da malha urbanizada. O Plano Maciel trata da área central e arredores, quando a cidade já chegava aos bairros industriais de São João e Navegantes, a norte, e à Azenha e Menino Deus a sul. A *Contribuição* amplia o âmbito territorial aos limites municipais a leste e norte, mas concentra-se nas novas centralidades, num eixo sul-norte que vai da Praia de Belas ao Gravataí.

O Plano Gladosch, prevê o traçado da Terceira Perimetral mas concentra seu foco ao interior da Segunda, quando a cidade se expandia a leste com o novo bairro residencial de Petrópolis, e a nordeste com a implantação da Vila do IAPI e da Avenida Assis Brasil.

O Plano Diretor de 1959, com seu discurso de articulação metropolitana, incidia apenas até a Terceira Perimetral, logo obrigando sucessivas Extensões, sempre a reboque do processo de crescimento urbano, até sua substituição no final da década de 70, ainda defasado da cidade real. O zoneamento do 1º PDDU atinge toda a área urbana e de expansão urbana, mas ignora as áreas de urbanização marginal ao redor de toda a cidade, especialmente nos morros apontados como áreas de preservação ambiental, e o Sistema Viário Principal incide frouxamente sobre a área prioritária de expansão a Leste. O Modelo de Polarização Comercial, prevendo centros comerciais secundários, pólos e corredores de comércio e serviços minuciosamente delimitados, foi superado já em 1982 pela implantação do Shopping Iguatemi em local não previsto; sua nova centralidade faz imediatamente implodir o modelo de localização comercial, e com ele o modelo espacial do Plano.

O PDDUA, sob o argumento de que “*tudo é cidade*”, passa a incidir sobre todo o território do município. Entretanto, seu modelo espacial, fundamentado nos *Corredores de Centralidade*, está virtualmente inviabilizado, e a grelha vagamente bidirecional da “Cidade Xadrez” (vasta zona de expansão urbana a leste da Terceira Perimetral) vê seu macro-traçado bloqueado e a seguir abandonado em suas imprescindíveis continuidades. A cidade ideal do PDDUA não tem mais forma a prefigurar e orientar sua operação. Assim sendo, pela definição de Colin Rowe, não existe mais cidade ideal, com a forma substituída pela gestão, e a estrutura pelo processo.

Porto Alegre como cidade ideal é uma (ou a mescla de mais de uma) em cada Plano, mas a cidade real é a soma de todas e de cada uma delas, ou de seus respectivos fragmentos, justapostos ou sobrepostos no tecido e na estrutura urbana. Uma foto aérea (Fig. 1) permite a visualização direta dessa lógica de construção.

Neste fragmento central de Porto Alegre como *Cidade-Colagem*: é possível distinguir o núcleo histórico na península, os quarteirões do aterro do Cais do Porto e a “*grande croisée*” incompleta, com o T das avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho, marcas mais visíveis do Plano Maciel. Mais além, estão os bairros pericentrais consolidados de desenvolvimento radial, o Parque Farroupilha com a estrutura primária legada por Agache, a erosão urbana ao longo da Primeira Perimetral e os novos quarteirões dos aterros ao sul da península. Eles aparecem justapostos ou superpostos ao sítio e aos traços fundacionais, incorporando-os e modificando-os para criar um novo sítio, humano e construído.



FIG. 1: Foto aérea da área central de Porto Alegre, com perfil original da península em amarelo. Fonte: Arte ZH sobre foto Google Earth

Na justaposição de planos e projetos urbanos, podemos dizer que o Plano Maciel predomina em partes da estrutura da área central, especialmente nas áreas aterradas da vertente norte, entre a Rua da Praia e o porto; o Plano Gladosch nas áreas de periferia imediata do centro, em bairros tradicionais ao interior da Segunda Perimetral consolidados morfologicamente entre os anos 40 e 60; o Plano Diretor de 1959 define a edificação ao longo das intervenções viárias da Primeira Perimetral, nas radiais mais antigas, nos bairros entre a 2ª e a 3ª Perimetral, e em alguns conjuntos habitacionais periféricos; o 1º PDDU é hegemônico nas áreas além da Terceira Perimetral, e por substituição tipológica nos bairros de ocupação mais recente entre a Segunda e a Terceira Perimetral.

A distribuição corresponde ao diagrama de uma estrutura em leque, com evolução cronológica do centro para a periferia, como nos modelos rádio-concêntricos clássicos. Entretanto, o crescimento urbano real não obedece inteiramente ao padrão, ocorrendo processos de acavalamento, “*bypasses*”, substituições tipológicas individuais ou por fragmentos inteiros, e mudanças na escala de intervenção. A identificação da cidade ideal hegemônica em cada setor, ou mesmo em cada fragmento, não é tão simples e direta.

É necessário isolar os setores ou fragmentos onde tal identificação possa ser feita com maior clareza, onde o desenho da cidade ideal possa ser percebido em sua integridade. Podem ser partes da cidade real – em fragmentos completos construídos entre 1940 e 1960 em bairros tradicionais, ou ao longo das diversas intervenções viárias do período para o Plano Gladosch, por

exemplo, ou partes de projetos ou planos, como os aterros, de antigas áreas vazias, ou em intervenções urbanísticas específicas.

Isolados e identificados os setores, e os sucessivos fragmentos de cidade ideal remanescentes na trama, em seus distintos estágios de configuração, cabe uma decidida estratégia para sua consolidação e complementação: a estratégia da “colagem”, ou a “cidade-colagem” como estratégia. A colagem só pode ser assegurada pelo projeto: desenho cuidadoso das bordas e margens, reforço aos elementos de identidade na estrutura interna, reforço aos elementos de articulação com a estrutura urbana geral, escolha e calibragem dos sistemas de atividades e de fluxos mais adequados. Entretanto, se o projeto assegura a colagem das partes, a coerência e o sentido do todo só podem ser alcançadas pela adesão a um conjunto de pautas estruturantes que as unifique e defina sua ordem e lugar na cidade.

A definição dessas pautas, ou temas, ao contrário das antigas estratégias setoriais ainda presentes nos Planos Diretores recentes (estratégia de mobilidade, estratégia ambiental, estratégia de zoneamento), corresponde à identificação de uma hierarquia de projetos estratégicos, multissetoriais e especializados, capazes de catalisar os esforços e recursos dispersos da comunidade em função de objetivos comuns, claramente consensuais e prioritários.

Os planos analisados, apesar de fundamentalmente distintos, apresentam pontos comuns. Mesmo divergindo nos conceitos, idéias de cidade e estratégias projetuais e normativas, acabam sempre voltando a alguns temas permanentes, recorrentes, marcados pelo peso do sítio, por uma estrutura primária que vai se somando no tempo, por características de estrutura viária, traçado e parcelamento.

Trazem propostas para o Centro da cidade, a relação com a margem do rio, a distribuição da população, das atividades e dos fluxos urbanos por um território único, para questões mais diretas de traçado viário, parcelamento, distribuição de edifícios e espaços abertos, e para algumas peças urbanas. O sítio permanece, mesmo transformado nos sucessivos planos por aterros, drenagem de várzeas, canalização e retificação de riachos e arroios, corte de morros, até constituir uma nova base, artifício humano mas ainda reconhecível. O rio é fundamentalmente o mesmo, apesar da qualidade cambiante da água, e das margens transformadas e redesenhadas tantas vezes. O Centro está no mesmo lugar, não no centro do território e sim na península, mesmo ampliado com aterros a norte, depois a sul, rasgado no divisor de águas, densificado e verticalizado, e finalmente dilapidado por uma deterioração assustadora nos últimos trinta anos.

A estrutura primária ainda guarda traços fundacionais, resquícios de seu padrão radial, depois rádio-concêntrico, depois em malha (a leste) ou linear (a sul). O traçado foi definido por sucessivas colagens de peças, como o parcelamento e o padrão de edificação, num processo de crescimento que ocorre aos saltos (por acréscimos), ou contínua e permanentemente (por substituição tipológica). As respostas diferenciadas às mesmas perguntas colocadas pelo conjunto de elementos da estrutura urbana, ao longo da trajetória dos planos, sugerem algumas pautas

para a previsão e operação futuras da cidade. Inspirado por Italo Calvino<sup>3</sup>, as Considerações Finais da tese esboçaram seis propostas para a cidade desse milênio.

A **primeira** se refere ao Centro. O recente e avassalador processo de decadência urbana do centro da cidade reclama uma estratégia decidida e urgente de requalificação. Apesar da emergência de outras centralidades que o ameaçam, ainda guarda características de polarização, hierarquia e inércia patrimonial, produtiva e cultural, passíveis de induzir uma retomada de seu papel como “*coração da cidade*”. O consenso sobre a urgência de recuperação do Centro, e de algumas pautas para isso, é visível na imprensa e na opinião pública. Em abril de 2006, o jornal Zero Hora apresentou uma série de seis reportagens “*para investigar as chances de recuperação da mais importante e tradicional zona urbana gaúcha*”<sup>4</sup>. Da primeira, que enfocava o declínio pela perda de moradores, empregos e serviços, à última, que afirma possível sua reanimação e aponta as estratégias para isso, tanto o diagnóstico quanto as sete propostas de reação coincidem com o que vem sendo discutido desde os anos 90, quando os sinais da decadência tornaram-se evidentes.

A recuperação requer ações combinadas sobre o espaço e as atividades: mobilização pública, segurança, conforto, acessibilidade (com a oferta de muitos estacionamentos), reforço à função residencial (inclusive com reciclagem de prédios), atração de negócios e geração de empregos qualificados. Muitas já estavam intuídas nos anos 40-50, com as discussões sobre o “*coração da cidade*” e a “*nova monumentalidade*”, foram enunciadas com precisão por Jane Jacobs, e aplicadas por diversas cidades a partir dos anos 80 na recuperação de suas áreas centrais.

Devem ser acompanhadas de novas pautas para a área do porto, a ponta da península, a “erosão” urbana da Primeira Perimetral, e o “*waterfront*”, inclusive através de novos edifícios que redefinam seu perfil, numa revisão desapassionada do papel dos edifícios altos na imagem da cidade, sempre turvada pela “fobia das alturas” predominante no discurso crítico nos últimos cinquenta anos. Metrópoles européias com centros históricos mais consolidados e importantes que Porto Alegre (muitos com *waterfronts* memoráveis) vem lidando com a inserção de torres que modificam seus perfis, permitindo uma controlada, mas contínua redefinição<sup>5</sup>. Não há porque Porto Alegre congelar o seu.

A **segunda** é a relação com o rio e sua margem. Sucessivos planos lidaram com ela com cais e aterros, com a proposta de bairros residenciais modelo a sul, e depois com sistemas de proteção contra as cheias. As discussões sobre a orla centram-se na liberação ou não de construções, na

---

<sup>3</sup>Em 1984 a Universidade de Harvard solicitou ao escritor Italo Calvino que elaborasse uma série de palestras a respeito das perspectivas da literatura. Elas foram editadas como CALVINO, Italo. *Seis propostas para o novo milênio: lições americanas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

<sup>4</sup>Sob o título “*A encruzilhada do Centro*”, as reportagens foram publicadas sucessivamente entre os dias 9 e 14 de abril, como “*Um vazio no coração da Capital*” (Zero Hora, 09/04/2006, pp. 39-42), “*A política da tolerância*” (Zero Hora, 10/04/2006, pp. 22-23), “*Desvio para o passado*” (Zero Hora, 11/04/2006, pp. 32-33), “*A cidade pisa no Guaíba*” (Zero Hora, 12/04/2006, pp. 46-47), “*O senhor das alturas*” (Zero Hora, 13/04/2006, pp. 60-61) e a final “*É hora de agir*” (Zero Hora, 14/04/2006, pp. 32-33).

<sup>5</sup>A recente exposição “*L’invention de la tour européenne*” no Pavillon de l’Arsenal (Paris, maio de 2009) apresenta uma resenha da verticalização das cidades européias e mostra as formas como algumas delas – Bruxelas, Copenhague, Frankfurt, Londres, Madrid, Milão, Paris, Rotterdam e Viena, vem lidando com a inserção de novas torres em seu *skyline*.

privatização e na definição da faixa contínua de preservação, pautas simplistas para uma interface complexa e diferenciada de 74 km de extensão, dos quais 1/3 de margens construídas. São cais, diques, pontes, aterros, instalações esportivas, residenciais ou produtivas, áreas urbanas em diferentes estágios de consolidação que não podem ser tratadas como ambiente natural a proteger com faixas contínuas de preservação permanente.

A orla é uma faixa heterogênea de alcance variável, que requer estratégias de manejo igualmente diversas e integradas, envolvendo saneamento (ainda, 90 anos depois do Plano Maciel), nova condição viária e paisagística com a eliminação do elenco de barreiras que se interpõem entre a cidade e o rio, e novas atividades controladas ao longo dela. Não se trata apenas de eliminar a barreira física representada pelo “*muro da Mauá*”, importante mas não a única: trata-se de lidar com os diques e as infra-estruturas viárias, como a Av. Mauá e o trem.

Na Zona Sul, a condição paisagística excepcional impõe cuidados com os impactos das grandes infra-estruturas de saneamento previstas pelo Projeto Sócio-Ambiental, e a necessidade de uma nova condição viária compatível com o meio ambiente e a paisagem, e a acessibilidade às novas áreas residenciais em implantação no interior. A condição de acesso público (não necessariamente propriedade pública) é uma demanda básica, assim como a qualidade da água e do ambiente nas margens.

A **terceira** envolve a estrutura viária, que já foi radial e rádio-concêntrica. Hoje o PDDUA define um modelo que as incorpora a um padrão em malha não configurada a leste, um padrão de transição até os morros, e um padrão linear a sul. O modelo teórico, desaparecido por 60 anos, volta a ser utilizado para ilustrá-la de forma diagramática, embora incompleta. Ele deve incorporar e detalhar o conceito de cidade em malha direcional proposto pela equipe do PROPAR em sua consultoria para a elaboração do PDDUA, e persegui-lo resolutamente na enorme área de expansão urbana a leste. É um território onde se encontram as melhores oportunidades de densificação e expansão urbana, permitindo dobrar a cidade a partir do eixo da Terceira Perimetral, de fato a primeira avenida norte-sul do novo esquema.

A área central e pericentral da cidade é rádio-concêntrica, reforçada nos planos com a proposta das avenidas perimetrais, iniciadas mas nunca efetivadas: a Primeira Perimetral é interrompida no Campus Central da UFRGS, a Segunda na passagem do Moinhos de Vento para a zona norte, e a Terceira ao sul. As ligações perimetrais devem ser complementadas (com exceção da Primeira, que define o contorno do centro), como avenidas norte-sul do novo esquema viário, em operações que podem constituir-se em preciosas oportunidades para um processo mais global de recuperação urbana da área pericentral.

A Primeira Perimetral pode finalmente realizar-se como o *boulevard* metropolitano previsto no Plano Diretor de 59, em parceria com a UFRGS, afetada em seu quarteirão central. A continuidade da Segunda Perimetral é a oportunidade para a recuperação urbana do Quarto

Distrito, já buscada com propostas de “*Tecnópolis*”, projeto CURA e outros projetos dispersos<sup>6</sup>, mas nunca efetivada. A Terceira Perimetral é a avenida central norte-sul da estrutura viária, mas deve ser requalificada como avenida urbana, com alterações profundas de funcionalidade, desenho urbano, conexões e permeabilidade. A implantação da Quarta Perimetral deve ser vista em conjunto com as propostas para o norte da cidade, onde é peça chave da estrutura viária e urbana.

A **quarta** proposta, complementar, refere-se aos canais de movimento. As velhas avenidas radiais foram inicialmente reforçadas, depois complementadas com perimetrais, depois sucessivamente “atropeladas” por legislação urbanística inadequada, operações viárias e de desenho desastradas, separadas por corredores exclusivos de transporte e finalmente deterioradas na função de corredores urbanos multifuncionais e centros de bairros. É preciso voltar a elas, através de legislação especial, levando em conta o que Fernando Diez chama “*estado de consolidação do tecido*”<sup>7</sup> de suas bordas, manejando-as através de operações de complementação, colagem e revitalização, inclusive com a apropriação criativa de suas rupturas.

A Avenida Independência, tão exemplar do processo de deterioração, e avenida central do sistema radial, deve ser a primeira candidata, revitalizando o velho caminho do centro ao Moinhos de Vento. A ela devem se seguir as outras avenidas radiais tradicionais de ligação do centro aos bairros mais antigos e consolidados. Seu papel é maior e mais complexo que o dos Corredores de Comércio e Serviços do 1º PDDU (que com elas coincidem), englobando condições de diversidade, acessibilidade, qualidade urbanística e paisagística compatíveis com sua hierarquia urbana. Não se trata de um novo *Plano de Avenidas* nos moldes dos velhos planos viários e morfológicos, mas de permitir sua reinserção criativa como canais essenciais de urbanidade, abrigando as atividades e fluxos qualificados necessários ao desenvolvimento da vida local e à emergência de novas centralidades.

A **quinta** proposta refere-se literalmente ao norte. A zona norte da cidade foi sua primeira área industrial, recebeu propostas de Ubatuba de Faria nos anos 30 e manteve a condição produtiva no Plano Diretor de 59. A partir dele, entretanto, persistente visão anti-industrial acabou por mantê-la em relativa estagnação desde os anos 70, substituída por alternativas mais atraentes de localização industrial (nos Distritos Industriais da Região Metropolitana) e atacadista (Porto Seco e outros centros de distribuição logística). O PDDUA ali prevê um Corredor de Desenvolvimento, mas não as condições para sua efetiva realização. O PIEC<sup>8</sup> é um projeto estratégico nesse sentido, mas lida apenas com a recuperação residencial e viária.

---

<sup>6</sup> Alguns lamentavelmente desperdiçando oportunidade ambiental, como a “*Vila dos Papaleiros*” entre Voluntário da Pátria e Castelo Branco. Os *ateliês* de projeto do PROPAR apresentaram proposta instigante para a mesma zona, coordenada por Philippe Panerai.

<sup>7</sup> DIEZ, 1997, especialmente Capítulo 3 La generación del espacio urbano, pp. 85-130.

<sup>8</sup> O PIEC (“*Projeto Integrado da Entrada da Cidade*”) está atualmente em implantação, com reurbanização de vilas à margem da auto-estrada, saneamento e a continuação da Avenida Voluntários da Pátria, a implantação do Viaduto Leonel Brizola e o alargamento da Rua Dona Teodora como ligação da Terceira Perimetral à BR 290.

A zona norte pode constituir um campo privilegiado de crescimento urbano para as próximas décadas, através de operações que conjuguem a antiga vocação produtiva e portuária com atividades de nova tecnologia, novas oportunidades de localização residencial e de equipamentos urbanos públicos ou principalmente privados, em escala e abrangência metropolitanas. Os investimentos do PAC e de preparação da infra-estrutura para a Copa de 2014, associados a uma decidida estratégia de “*polderização*” de toda a área da várzea do Rio Gravataí, criarão uma nova condição para o norte, transformado em virtual centro de acessibilidade da Região Metropolitana. Isto torna mais urgente a elaboração de um Plano Diretor específico para a área – que pela escala pode ter a forma de Operação Urbana Consorciada, integrando e compatibilizando o conjunto de investimentos públicos e privados em planejamento, projeto ou já em execução.

A **sexta** proposta trata das áreas residenciais. Os antigos arraiais formaram bairros com centro e identidade próprios, reforçados pelo padrão de transporte, definindo por muito tempo a imagem da cidade como conjunto de pequenas cidades. Quando o conceito foi institucionalizado no 1º PDDU, o módulo territorial dissociou-se do ambiental e cultural, diluindo a identidade dos bairros. A recuperação da identidade passa pelo seu reconhecimento como âmbito territorial de planejamento, e por ações de reforço e revitalização, complementares às propostas para as avenidas radiais, que constituíam seu eixo de polarização e abrigavam geralmente seus centros. A legislação deve evitar soluções genéricas, submetendo regime urbanístico e instrumentos de controle ao estado de constituição e consolidação do tecido, e aos padrões tipo-morfológicos, funcionais e ambientais predominantes em cada zona.

As diretrizes devem considerar pautas já definidas por Jane Jacobs em suas “condições indispensáveis para gerar a diversidade urbana”<sup>9</sup> nas ruas e distritos residenciais: necessidade de usos combinados; de quadras curtas (e conseqüentemente esquinas freqüentes); de combinar edifícios de tipos, idades e estados de conservação distintos, e de concentração e densidade. O atendimento a estas quatro condições está na base do sucesso do bairro Moinhos de Vento, e mesmo que não seja possível (ou desejável) que todas as áreas residenciais da cidade se lhe assemelhem, continuam a constituir combinações de usos e formas economicamente eficazes na nossa tradição urbana.

Nas periferias, trata-se de incorporá-las como áreas habitacionais populares, urbanizadas e providas com acessibilidade, centralidade, equipamentos e serviços urbanos. Com algumas exceções, é preciso constituir um novo âmbito urbano a partir de poucos traços, relações e elementos. Como seu déficit é de urbanização, a recuperação reclama um decidido “*urbanisme du pavê et de l’égout*”, como Oriol Bohigas defendia para Barcelona 40 anos atrás, definindo o primeiro estrato de uma matriz espacial de suporte à urbanidade; sobre ela, a implantação de

---

<sup>9</sup> Jacobs insiste que a obrigatoriedade dessas quatro condições constitui o ponto mais importante de seu livro. JACOBS, 2000, pp. 165-166.

âncoras urbanas, projetos integrados capazes de estruturar e catalisar novos usos, iniciando a qualificação das áreas ao seu redor.

A implantação de grandes infra-estruturas urbanas, de drenagem, saneamento, viárias ou de transporte, normalmente privilegiadas pelos órgãos de fomento e financiamento, pode fornecer diretrizes territoriais primárias capazes de “amarrar” as demais estratégias espaciais, num contexto amorfo e difuso, para dar início e viabilidade ao processo<sup>10</sup>. Seguidamente concebidas como projetos setoriais, e agora recuperadas para o território da arquitetura no bojo de operações urbanas integradas, elas parecem ser as únicas em condições de lidar com a escala desmesurada, a falta de referências e as enormes pressões das periferias da metrópole contemporânea.

Delineadas como premissas de temas estruturantes para o planejamento estratégico da cidade, as propostas foram apresentadas parcialmente no *1º e 2º Encontro de Planejamento Estratégico para Centros Urbanos – Gestão e Reabilitação em debate* (2006) e *Centro, um cenário para 10 anos* (2008), integralmente na *Conferência Mundial sobre Desenvolvimento de Cidades* (2008), e contribuíram no *Fórum Porto Alegre: uma visão de futuro* (2008) para o tema Urbanismo Sustentável. Desde então, sugerem linhas de investigação acadêmica em disciplinas de graduação, no Trabalho Final de Graduação da FAUFRGS e no Propar, orientaram a representação da Universidade no Conselho Municipal na revisão do Plano Diretor, em workshops de projeto sobre o centro da cidade, o aproveitamento do porto e da orla, e propostas de operações integradas de novos equipamentos urbanos e infra-estruturas para a Copa de 2014. Foram detalhadas recentemente no artigo “Seis Propostas para Porto Alegre”, submetido ao PROJETA 2009, e aqui comparecem apenas subsidiariamente ao objeto central, enquanto pautas a balizar o retorno à estrutura.

Se os planos normalmente se substituem uns aos outros, a cidade que deles resulta não. O resultado dessa convivência espacial e temporal se aproxima da trama de uma colcha de retalhos concebida em três dimensões. A estrutura urbana da cidade real abriga assim distintas formas, originárias de diversos modelos, planos e projetos urbanos, convivendo ou mais seguidamente lutando por hegemonia numa acomodação tensa, com substituições, colisões, acavamentos e sobreposições. A lógica e o sentido dependem da clareza e permanência de sua estrutura primária. A qualidade depende das partes, mas se exprime na força e coerência do conjunto.

A releitura da cidade contemporânea como *patchwork* permite o esboço de algumas estratégias de projeto e operação para Porto Alegre no novo século: estratégias de justaposição e sobreposição, de colagem de fragmentos, e de desvendamento de estratos, procurando reforçar a autonomia interna e a complementação de cada fragmento, subordinadas a uma estratégia unificadora geral capaz de assegurar a coerência, legibilidade e funcionalidade do todo, e a

---

<sup>10</sup> A exemplo de projetos recentes do grupo *UNA arquitetos* para São Paulo, nos quais a água é utilizada criativamente para estruturar a reurbanização de áreas numa escala metropolitana.

necessária colagem das partes. É um retorno à estrutura, legitimado pelo alto grau de autonomia das partes, e pelo desenho de uma matriz espacial e conceitual capaz de dar suporte aos sistemas e processos em desenvolvimento na cidade. Como concluía Colin Rowe, “*Utopía como metáfora y Collage City como prescripción*”<sup>11</sup>, ou cidade ideal como metáfora e cidade colagem como estratégia.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Porto Alegre como Cidade Ideal. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2006 (Tese de Doutorado em Arquitetura).

ALMEIDA, Maria Soares de. Transformações Urbanas. Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade; Porto Alegre 1937/1961. São Paulo: USP, 2004. (Tese de Doutorado, FAUSP, 2004).

CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. (tradução Diogo Mainardi) São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CALVINO, Italo. Seis propostas para o novo milênio: lições americanas. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CONVÊNIO UFRGS/PMPA. Estudos para reformulação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (GT 3.4/Dispositivos de Controle das Edificações). Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 1996.

DIEZ, Fernando E. Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1996.

DIEZ, Fernando E. Crisis de Autenticidad: Câmbios em los modos de producción de La arquitectura argentina. Buenos Aires: Donn/Summa+libros, 2008.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LOUREIRO DA SILVA, José. Um Plano de Urbanização. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943.

PORTO ALEGRE (CIDADE). Plano Diretor 1954 - 1964. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1964.

\_\_\_\_\_. 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (Memorial justificativo e Lei Complementar nº 43, de 21/07/1979). Porto Alegre: PMPA/SPM, 1980.

\_\_\_\_\_. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre PDDUA (Lei Complementar nº 434/99). Porto Alegre: PMPA/SPM, 2000.

ROSSI, Aldo. La arquitectura de la Ciudad. Barcelona, Gustavo Gili, 1976.

ROWE, Colin; KOETTER, Fred. Ciudad Collage. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. Las formas del crecimiento urbano. Barcelona: Edicions UPC, 1997.

SOUZA, Célia Ferraz de. Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

---

<sup>11</sup> ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 177.