



DE BRASÍLIA AO JACUÍ: Paralelos do Urbanismo Moderno no Sul do Brasil

História e Historiografia da Arquitetura e do Urbanismo Modernos no Brasil

Sergio Moacir Marques

Doutor, Corpo Permanente do Programa de Pós Graduação em Arquitetura - PROPAR da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - FA/UFRGS
sergio.marques@ufrgs.br

Resumo: Análise e reflexão sobre as relações culturais do projeto vencedor do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, com outro concurso, realizado em paralelo, dentro de condições semelhantes e pensamento afinado, ilustrando interpretações concomitantes sobre o urbanismo moderno, nas diversas regiões brasileiras. O Concurso para o Delta do Jacuí, lançado um ano depois do de Brasília, o segundo maior concurso brasileiro - tanto em volume de projeto quanto valores envolvidos - realizado naquelas décadas, vencido por equipe formada originalmente para o concurso da capital federal, integrada por protagonistas da vanguarda moderna brasileira no sul do país, revela, em parte, paralelismos e idiosincrasias da cultura moderna brasileira e do urbanismo de Brasília, praticada na região meridional brasileira..

Palavras-chave Concurso Delta do Jacuí. Urbanismo Moderno no Sul. Concurso de Brasília.

Abstract: Analysis and reflection on the cultural relations of the winning project of the National Contest of the Pilot Plan of the New Capital of Brazil, with another contest, carried out in parallel, under similar conditions and fine-tuned thinking, illustrating concomitant interpretations of modern urbanism in the different Brazilian regions. The Contest for the Jacuí Delta, launched one year after Brasilia, was the second largest Brazilian contest - both in terms of project volume and values involved - carried out in those decades, won by a team formed originally for the contest of the federal capital, made up of protagonists of the modern Brazilian vanguard in the south of the country, reveals, in part, parallels and idiosyncrasies of modern Brazilian culture and the urbanism from Brasilia, practiced in the southern region of Brazil.

Keywords Competition of the Jacuí Delta. Modern Urbanism in the South. Brasilia Competition.



DE BRASÍLIA AO JACUÍ: Paralelos do Urbanismo Moderno no Sul do Brasil

1. Introdução: O Brasil do Oiapoque ao Chuí

A Arquitetura e Urbanismo Brasileiros das décadas de 1930 a 1960 vivenciaram período de densidade e expressão sem precedentes nos movimentos artísticos nacionais. A partir das mudanças territoriais, tecnológicas, sociais e estéticas que formaram a matriz do Movimento Moderno na Europa, desde o Século XIX, a Arquitetura e Urbanismo Brasileiros, a principiar do centro do País, em conjunção com o processo histórico europeu, e sob influência, em particular da obra e pensamento corbuseriano, estabeleceu sua identidade particular, consubstanciando ciclo de unidade, clareza de princípios e paradigmas, aclamados como a vanguarda moderna brasileira. Os anos 1930/1960 foram marcados por espírito progressista que, almejando novas condições de produção e industrialização, constituiu cultura arquitetônica nacional, alimentada pelo idealismo de arquitetos e políticos que alicerçaram obras de caráter emblemático do desenvolvimento técnico, econômico e cultural do País bem como da construção de um universo formal representativo constituídos de ícones que compõem o material arquitetônico de construção dessa imagem de nação moderna, cuja expressão sintética e simbólica máxima está na concepção de Brasília, no segundo quartel dos anos cinquenta. Nesse período e contexto, fomentaram-se valores e ideias arquitetônicas comuns, especialmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, nas denominadas escolas carioca e paulista, cujos preceitos disseminaram-se, com outras particularidades e novos aportes, pelo País. A Arquitetura Brasileira, sob a égide do ideário moderno, despertou interesse dos epicentros irradiadores europeus e norte-americanos¹, produziu um patrimônio considerável de obras notáveis filiadas ao Movimento Moderno, apropriadas de forma particular o suficiente para torná-las vanguarda referencial em âmbito internacional e ocasionou debates que, no campo da reflexão sobre a racionalidade e a forma, anteciparam, em algumas décadas, análises que estavam por vir².

Convém considerar, que, em centros históricos, culturalmente consolidados, a tendência ao conservadorismo natural e refração a valores exóticos contrasta com a maior flexibilidade da margem em experimentar e colocar em prática ideias metabolizadas de outras influências cujos valores são potencializados conjuntamente com os locais³. Ainda a hegemonia da tradição acadêmica nas escolas europeias e o holocausto provocado pelas duas guerras mundiais incrementou o interesse e a atuação de estrangeiros eruditos e/ou vanguardistas na América. Alemães da escola de Berlim em Chicago, desde o século XIX; a migração dos

¹ Como demonstra a repercussão, entre a crítica, provocada pelo Pavilhão Brasileiro para a Feira de Nova Iorque, a exposição e publicação do livro catálogo *Brazil Builds Architecture New and Old*, realizada no Museu de Arte Moderna de Nova Iorque (1943) e dezenas de episódios que, em relação ao período 1930/60, culminam, posteriormente, com o emblemático tombamento de Brasília pela UNESCO, em 1987. Ver CALVALCANTI, Lauro. Henrique Mindlin e a Arquitetura Moderna Brasileira. In MINDLIN, Henrique E. **Arquitetura Moderna no Brasil**. Rio de Janeiro: Aeroplano 1999, p. 11-16

² Em especial, o debate crítico de Max Bill e outros autores, como Walter Gropius, e Ernesto Nathan Rogers, que se dedicaram à crítica ao livre-formismo da arquitetura brasileira.

³ A este aspecto deve ser acrescida a forte capacidade cultural da margem em deglutir os valores importados, como o chamado “antropofagismo” no Brasil. Mahfuz expõe que o movimento moderno aqui, “durante o seu período áureo atinge seu auge uma habilidade sempre presente na arquitetura brasileira, que consiste em apropriar-se de procedimentos importados – determinados por uma permanente condição de dependência, seja ela econômica, política ou cultural - transformando-os, adaptando-os e tornando autêntica a produção local”. Ver MAHFUZ, Edson da Cunha. O Sentido da Arquitetura Moderna Brasileira. **Arquitextos**, 020.01, Vitruvius: São Paulo, jan. 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.020/811>>. Acesso em: 23 jun 2017.



mestres europeus modernos aos E.U.A durante a Segunda Guerra, entre os quais Walter Gropius, Mies Van der Rohe, Richard Neutra e Marcel Breuer, que fazem paralelo a Hannes Meyer e Félix Candela no México; Antoni Bonet Castellana e Enrico Tedeschi, na Argentina e Uruguai; as visitas de Donat Agache, Marcello Piacentini, Le Corbusier e a imigração europeia erudita no Sul do Brasil⁴. Essa circulação de ideias, propiciada pelos fluxos migratórios e pelo interesse de intelectuais qualificados dos tradicionais centros em relação ao Novo Mundo, assim como algum paralelismo na montagem conceitual de ideias interpretativas do mundo moderno, veio de encontro aos anseios desenvolvimentistas que, no Brasil, encontraram respaldo na visão política do papel da arquitetura e do urbanismo como poderosos meios de representação e transformação em alguns segmentos do Estado, o que em parte explica Brasília.

Por fim, não menos importante observar no fluxo cultural entre centro e periferia, e, principalmente em relação à Europa, a contribuição da própria natureza disciplinar do Movimento Moderno, revolucionário em sentido amplo, preconizando transformações sociais, territoriais, técnicas e estéticas, cujos ideais progressistas de justiça social, relação espacial com a natureza, despojamento, racionalidade construtiva e abstração formal, encontraram na América e no Brasil, território fértil, cujo desapego a um passado frugal, território vasto e natureza exuberante, reuniam aqui, talvez mais que na Europa, fertilidade para florescimento. O jardim já existia. Bastava construir a cidade.

Desde este ponto de vista, o estudo da Arquitetura Moderna Brasileira abrangente, produzida em outras regiões do Brasil, além dos centros irradiadores e pioneiros, principalmente Rio de Janeiro e São Paulo, oferece igualmente, portanto, à investigação, relações de disseminação, propagação, paralelismo, simultaneidade, apropriação, transformação, aportação e outros processos do Movimento Moderno como fenômeno cultural, que transcendem a visão reducionista de centro e periferia como um caminho linear de mão única, revelando outras contribuições, valores, experiências, potencialidades e fragilidades à análise, que como a própria Arquitetura Moderna Brasileira em relação ao campo arquitetônico internacional, constituem corpo conceitual e arquitetônico mais rico e plural que o da mera análise unívoca⁵.

⁴ O Movimento Moderno, encontrou na América, boas oportunidades. Seguidamente em destaque, o pronunciado interesse de Le Corbusier na América e Ásia advém também dos obstáculos em transformar suas teses em encargos em uma Europa conservadora e agastada economicamente, contrastante com as perspectivas do “novo mundo”, impressão registrada em seu livro *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. Esse interesse e experiências, entre outras particularidades, são bem retratados em publicações abordando as relações de Le Corbusier com países latino-americanos. Ver, por exemplo, SANTOS, Cecília Rodrigues; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil. Projeto*, São Paulo, 1987. Ver também LIERNUR, Jorge Francisco; PSCHÉPIURCA, Pablo. *La Red Austral - Obras y Proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2008

⁵ Andrey Schlee e Sílvia Fischer, ao fazerem a defesa da arquitetura denominada genericamente de *art déco*, de filiação mendelsoniana, produzida na Bahia na década de 1930 e 1940, adotam a recorrente crítica à hegemonia da arquitetura carioca na cultura brasileira, assim como frequentemente ocorre em outras regiões brasileiras, como o Rio Grande do Sul. No entanto, o próprio texto expõe razões convincentes dos fatores históricos que produziram as condições políticas, econômicas e culturais para a liderança fluminense: capital da colônia em 1763; transferência da corte portuguesa em 1808; missão francesa em 1816; fundação da Academia Imperial de Belas Artes em 1826; regulamentação do exercício da arquitetura em 1933; ação do ministro Gustavo Capanema e seu grupo de intelectuais; as obras públicas e a divulgação estrangeira. Ver SCHLEE, Andrey; FISCHER, Sílvia. *Bahia – um outro modernismo: paralelo e escamoteado*. II Seminário DOCOMOMO N – NE, Salvador, jun 2008. Disponível em <<http://www.docomomobahia.org/nortenordeste2008.php>>. Acesso em 21 ago. 2015.



Neste sentido, este artigo objetiva, não focar análise e reflexão exclusiva sobre o projeto vencedor do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, mas examinar as relações deste com outro concurso, realizado em paralelo, dentro de condições semelhantes e pensamento afinado, ilustrando interpretações concomitantes sobre o urbanismo moderno, nas diversas regiões brasileiras. O Concurso para o Delta do Jacuí, lançado um ano depois do de Brasília, o segundo maior concurso brasileiro - tanto em volume de projeto quanto valores envolvidos - realizado naquelas décadas, vencido por equipe formada originalmente para o concurso da capital federal, integrada por expoentes da vanguarda moderna brasileira no sul do país, revela, em parte, paralelismos e idiossincrasias da cultura moderna, praticada na região meridional brasileira. Como em Brasília fundamentos do urbanismo e da morfologia moderna são colocados em marcha, no entanto outras interpretações de escala e considerações em relação ao contexto, afinados com caminhos distintos do urbanismo moderno, em especial com a cultura da Região do Prata, dão conta de certa cultura urbanística que teve sequência e prosperou no sul do país nas décadas seguintes.

As diversas apropriações, as diferentes contextualizações, os diferentes caminhos trilhados pelo Movimento Moderno nas inúmeras regiões por onde se disseminou e pelas diferentes gerações que o praticaram, constituem o variado manto sob o qual se abrigam diversas interpretações culturais, técnicas e artísticas mais ou menos próximas da raiz universal. É nesse segmento, na propagação, na disseminação, na regionalização, em que talvez se encontrem elementos para a explicação da cultura moderna revalidada e perpetuada e para suas fragilidades em renovação e/ou desaparecimento em âmbito global.

1. O Urbanismo Moderno do Rio de Janeiro à Montevideú

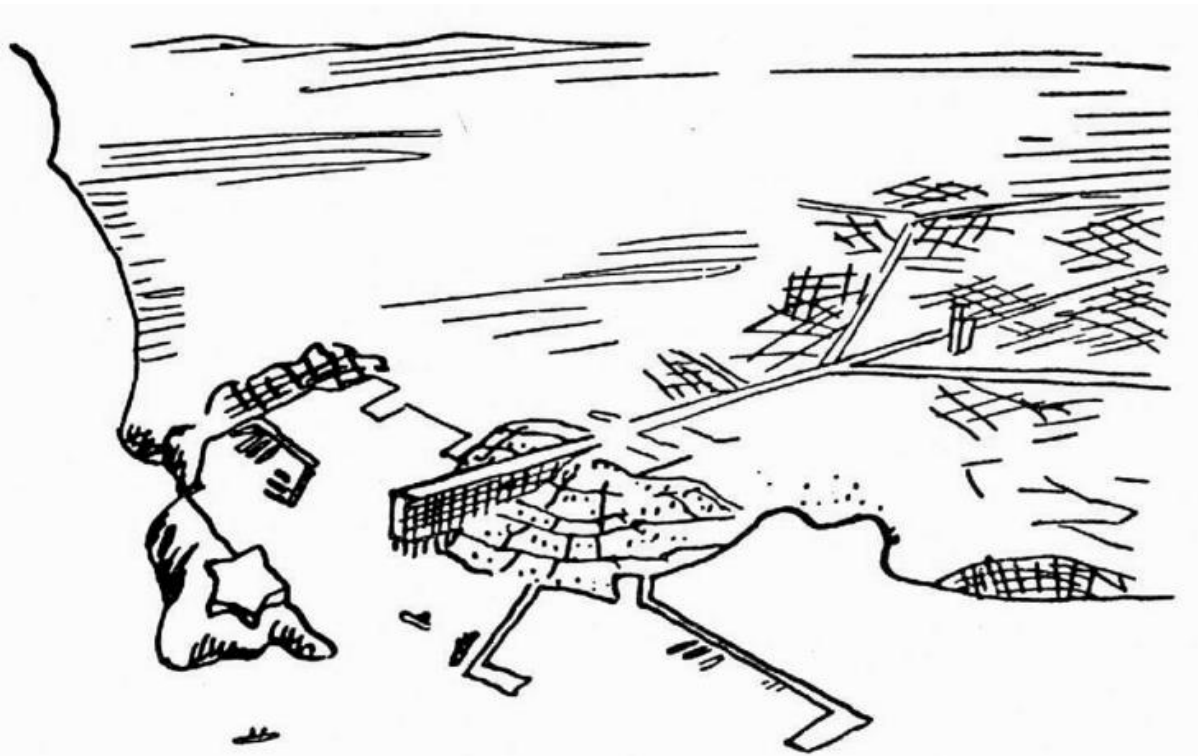


Figura 1 - Proposta para Montevideú, Le Corbusier, 1929

Fonte: CRAVOTTO, Maurício. Monografias Elarqa, n. 2. Montevideú: Editorial dos Puntos, 1995. p. 31.



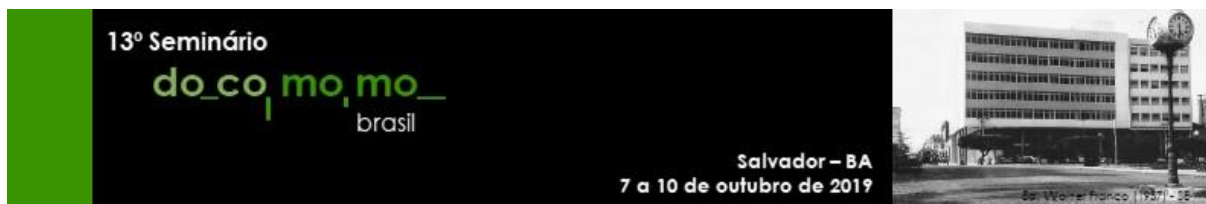
A inserção do sul do Brasil no panorama histórico-cultural latino americano é tema vasto e abordado de maneira plural por diversos autores. O correlacionamento deste cenário com a arquitetura na região, em particular com o desenvolvimento da arquitetura moderna, é tema menos explorado e, mesmo recentemente, a investigação das relações e paralelismos, em particular do urbanismo moderno, ainda é incipiente, especialmente sobre o meio cultural uruguaio, relevante nas ligações regionais no sul, além de Rio de Janeiro e de São Paulo, com algumas relações fundamentais, que eventualmente servirão como ponto de partida para futuras investigações⁶.

O meio acadêmico do Uruguai, teve grande impacto no contexto sul brasileiro, em especial na tradição e no ensino do Urbanismo Moderno. No ensino de arquitetura no Uruguai – em particular o ensino de história da arquitetura, com especial interesse nas correntes nacionalistas que redundaram nos movimentos neocoloniais - Maurício Cravotto⁷ e Júlio Vilamajó⁸ que fazem paralelo a Lúcio Costa e Gregori Varchavshik, no Brasil criaram, na região do Prata certo protagonismo renovador que, mesmo sem fazer jus a uma vanguarda como a brasileira, provocou em Le Corbusier, quando de sua visita em 1929, a observação:

⁶ Para uma visão consistente, em termos de conformação cultural do território sul-americano e suas relações com Europa, ver: FERNÁNDEZ, Roberto. **El laboratorio americano**. Arquitectura, geocultura y regionalismo. Madrid: Biblioteca Nueva, 1998. Da mesma forma, desde o ponto de vista da conformação de cultura sul-americana, no âmbito da modernidade, ver: LIERNUR, Jorge Francisco. **Trazas de futuro** – episodios de la cultura arquitectónica de la modernidad en América Latina. Santa Fé: Universidad Nacional del Litoral, 2008.

⁷ **MAURICIO CRAVOTTO** (1893-1962) - graduado na *Facultad de Arquitectura de la Universidad de la Republica* (1917), dedicado ao urbanismo, realizou o Plano Diretor de Montevideu (1930), que não foi implantado, e ganhou o concurso para o Plano Diretor de Mendoza, Argentina (1941), do qual também participava uma equipe liderada por Le Corbusier. Projetou o Palácio Municipal da Capital uruguaia (1930-1962), além do Montevideu Rowing Club (1923) e do Hotel Rambla (1931), também o interessante projeto para a fábrica de cigarros Barrera Hnos de 1930, e sua própria casa, construída em frente à do amigo e rival, Julio Vilamajó, na Avenida Sarmiento, junto à Faculdade de Arquitetura da UDELAR, de nítida influência wrightiana, assim como o palácio municipal. Cravotto exercia certa liderança no campo do urbanismo moderno, no Cone Sul latino-americano, com uma visão que se situava a meio caminho entre o racionalismo e a tradição, tendo sido professor de Demétrio Ribeiro, Ubatuba de Farias e Edvaldo Pereira Paiva, do qual tornou-se amigo, simpatizante político e sócio em alguns planos urbanos no Sul do Brasil. A influência das teorias de Cravotto e, principalmente, seus métodos de análise urbana tiveram significativa influência no trabalho de Paiva, no Plano Diretor de Porto Alegre dos anos 1950-1960 e, posteriormente, em Moojen e Fayet. Ver: FOLLE-CHAVANES, Eduardo. **Mauricio Cravotto 18893-1962**. Montevideu: Editorial dos Puntos, 1994

⁸ **JULIO AGUSTIN VILAMAJÓ ECHANIZ** - natural de Montevideu, teve sólida formação acadêmica na UDELAR: influenciado pelo ensino de José Pedro Carré (1870-1941), concluiu o curso em 1915. Detentor do *Grand Premio de la Facultad de Arquitectura*, já como professor adjunto da UDELAR, após longo planejamento, realizou estudos em urbanismo e arquitetura na França e na Espanha, entre 1921 e 1924, onde realizou propostas urbanísticas para Montevideu, influenciadas pelo monumentalismo de Haussman, recebidas com restrição pela academia. Após a estada na Europa, professor destacado na universidade, Vilamajó realizou mais de cinquenta projetos em Montevideu, derivando entre uma arquitetura de influência acadêmica, com rasgos expressionistas, como o projeto para o Estádio de Futebol do Clube Peñarol (1934), a uma arquitetura moderna, assim como Lúcio Costa, flertando com o vernacular, como na Vila Serrana (1947). Sua obra mais emblemática, a *Facultad de Ingeniería y ramas anexas*, realizada no mesmo ano do MES, no Brasil (1936), com esquema funcional semelhante à organização da Bauhaus e filiação a um esquema formal severo e brutalista, assim como sua própria casa (1930), com grandes painos texturizados, em concreto aparente. Neste caso, é um dos marcos da Arquitetura Moderna no Uruguai. Conjuntamente com Oscar Niemeyer, foi um dos dois sul-americanos convidados a realizar propostas para a sede da ONU em Nova York (1947) . Ver: LUCCHINI, Aurelio. **Julio Vilamajó, su Arquitectura**. Montevideu: UDELAR, 1970. Para uma análise mais profunda e filosófica da obra e pensamento de Vilamajó, assim como sobre sua inserção no Movimento Moderno no Uruguai, ver a tese doutoral de Juan Gustavo Scheps (1954), atual decano da Faculdade de Arquitetura da UDELAR e autor do projeto de readequação da sala de máquinas da Faculdade de Engenharia de Engenharia, premiado no segundo Prêmio Mies Van der Hoe para América Latina. Ver: SCHEPS, Gustavo. **17 registros**. Montevideu: UDELAR, 2009



“os uruguaios estão na vanguarda, enquanto que a dois passos dali, em Buenos Aires, até estes últimos anos, a arquitetura estava metida na segurança da caixa forte dos estilos”⁹.

A Faculdade de Arquitetura da República foi criada em 1915, desmembrada da *Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas*, um ano depois da formação da *Sociedad de Arquitectos* e respectiva revista *Arquitectura*¹⁰. Logo buscava raízes para uma arquitetura nacional, em um marco americano, o qual se voltava para a arquitetura colonial, Espanha, norte da África e a arquitetura produzida pelos norte-americanos da Califórnia, que “souberam criar uma arquitetura absolutamente própria, baseando-se na mais pura tradição clássica, mas não imitando-a servilmente, e sim adaptando seu espírito e seus métodos e agregando todos os aperfeiçoamentos do conforto moderno”¹¹. Agrega ao movimento nacionalista regional o gosto tradicionalista intenso na Argentina¹², o *abolengo*, presente até hoje também no sul do Brasil, mas que logo apresentou seus sinais de esgotamento¹³. Maurício Cravotto e principalmente Júlio Vilamajó, antes de aderirem ao Movimento Moderno, afinaram-se, enquanto estudantes e jovens profissionais, com as ideias nacionalistas, assim como Lucio Costa em relação ao Neocolonial. No entanto, esses jovens docentes, gradativamente, acompanhando as transformações culturais, territoriais e tecnológicas da Europa e as interpretações iniciais latino-americanas do Movimento Moderno, iniciaram o *constructo* de suas sólidas carreiras e lideranças no meio¹⁴, a partir de canônicos episódios, cujos paralelos brasileiros são frequentes: a referencial ida de Le Corbusier, em 1929, a Montevideú, no mesmo ano da não tão mencionada visita de Eugene Steinhof, que posteriormente foi contratado para organizar o Curso de Arquitetura da Escola de Engenharia da UFRGS; a criação do Grande Prêmio¹⁵, que facultou a viagem de três anos a Cravotto assistindo aos cursos de Urbanismo de León Jaussely; a experiência de Rodolo Amargós trabalhando no atelier de Peter Behrens e Carlos Gómez Gavazzo¹⁶ (1904-1987)

⁹ LE CORBUSIER. **Quando las catedrales eran blancas**. Buenos Aires: Poseidon-Apostrofe, segunda parte, capítulo IV. 1948.

¹⁰ A escola se organizou inicialmente sob a liderança do francês José Pedro Carré, egresso da *École de Beaux Arts* de Paris, vindo da França em 1907, especialmente contratado como catedrático do Curso de Arquitetura. Carré era discípulo de J. L. Pascal, que detinha proximidade com Guadet, e através deles interesse em Labrouste e no racionalismo francês. Carré gozava entre os alunos, apesar da sólida formação acadêmica, da fama de investigador aberto e interessado em inovações, assim como René Karman, que liderou o ensino de *taller* na escola de Buenos Aires. Ver: ARANA Mariano; GARBELLI, Lourenzo. **Arquitetura renovadora em Montevideo**: 1915 – 1940. Montevideú: Fundación de Cultura Universitária, 1991. p. 12.

¹¹ LERENA ACEVEDO, Raul. Sobre arquitetura colonial. Comentários a um artículo del arquitecto Christophersen. Revista *Arquitectura*, n. 33, Montevideú, 1921. In: ARANA Mariano; GARBELLI, Lourenzo. **Arquitetura renovadora em Montevideo**: 1915 – 1940. Montevideú: Fundación de Cultura Universitária, 1991. p. 18.

¹² Na Argentina, o movimento cultural de restauração nacionalista foi liderado por Martín Noel, autor da casa Charrua na província de Córdoba (1917). Em 1932, Noel proferiu cinco conferências na Faculdade da República sobre arquitetura pré-colombiana e protovirreinal, evidenciando a penetração do pensamento nacionalista. Ver: Revista **Arquitetura**, Montevideú, n. 177, 1932.

¹³ Leopoldo Carlos Agorio, decano da Faculdade da República de 1928 a 1934, em artigo de 1926, criticando o movimento, apontava: “nestes momentos [...] os valores artísticos em arquitetura sofrem uma profunda revisão e uma depuração tão radical como a história não há presenciado outra. [...] Nossa arquitetura não pode afastar-se muito das modernas correntes. Pouco a pouco, na medida que nossos problemas se eliminem, iremos nos aproximando delas”. Revista **Arquitetura**, Montevideú, n. 101, 1926. p.12.

¹⁴ O tradicional professor Carré entrou em contato com a arquitetura moderna europeia em 1928 em viagem a Europa. A Escola, neste mesmo ano incorporou os jovens professores Agório, Cravotto, Scasso Rius, Amargós e Surraco.

¹⁵ Concurso realizado entre os arquitetos recém-formados, cujo prêmio era uma viagem à Europa, no qual a primeira edição foi vencida por Cravotto, em 1918, que realizou viagem aos E.U.A e Europa. Ver: CRAVOTTO. Maurício. **Monografias Elarqa**, n. 2. Montevideú: Editorial dos Puntos, 1995.

¹⁶ **CARLOS GÓMEZ GAVASSO** egresso da Udelar, por conta do grande prêmio da escola trabalhou com Le Corbusier em 1933. Posteriormente, dedicou-se intensamente à docência e à investigação, participando da criação do Instituto de Teoria da Arquitetura e Urbanismo (ITU), em 1936, e dedicando-se ao planejamento



Figura 2 - Desenvolvimento de idéias para o Plano Regulador de Montevideú, realizado em 1930. Maurício Cravotto.

Fonte: CRAVOTTO, Maurício. Monografías Elarqa, n. 2. Montevideú: Editorial dos Puntos, 1995. p. 31.

no estúdio de Le Corbusier; e ainda a difusão da revista *Arquitectura*¹⁷, principal veículo de circulação de ideias no contexto.

A renovação, contudo, ainda circulava afirmativamente no ambiente acadêmico, com a criação da Cátedra de *Trazados de Ciudades y Arquitectura Paisagística*, de Maurício Cravotto, em 1922, na qual efetivamente se cultivou um território fértil para as ideias urbanas de Le Corbusier, advindas, por um lado, do Professor Carré, após seu exame pessoal da arquitetura moderna, que se explicitaria, depois da visita do mestre Corbu, por outro, no anteprojeto do Plano Regulador para Montevideú, de Antônio Maurício Cravotto, e também em projeto acadêmico de um aluno seu, Gómes Gavazzo¹⁸. O Plano Regulador de Montevideú foi impulsionado por um grupo formado por destacados cidadãos do meio industrial, bancário, comercial e político, sintonizados em uma ideia de modernização da cidade e sociedade através do urbanismo, portanto do meio privado e não do Estado, que

urbano. Projetou a extensão territorial do balneário La Paloma, no Uruguai, e venceu o concurso do Palácio Legislativo de Quito, em 1946. Foi um dos impulsores do fortalecimento da arquitetura moderna no meio acadêmico no Uruguai, com as reformas da década de 1950. Com a ditadura, exilou-se do país de 1973 a 1984. Ver: MARGENAT, Juan Pedro. **Tiempos modernos** – arquitectura uruguaya afim a las vanguardias 1925-1940. Montevideú: Tradinco, 2009.

¹⁷ Revista editada pela *Sociedad de Arquitectos*, circulou de 1914 a 1940, com mais de 200 números.

¹⁸ "Segundo RIBEIRO, quem representou e divulgou as ideias do modernismo funcionalista da Carta de Atenas entre os professores uruguaios foi o arquiteto Gomes Gavasso, também professor do Curso de Arquitetura de Montevideú, que vai manter, pelas décadas de 1950 e 1960, muitos e frequentes contatos com os arquitetos e professores de Porto Alegre". Testemunho oral – Depoimento do arquiteto Demétrio Ribeiro, Porto Alegre, 10 de junho de 2002. In: ALMEIDA, Maria Soares de. **Transformações urbanas** – atos, normas decretos, leis na administração da cidade, Porto Alegre: 1937-1961. [Tese de doutorado]. São Paulo: FAU USP, 2004



logo a seguir associou-se à proposta. A partir de 1930, Cravotto desenvolveu o anteprojeto para a cidade de Montevidéu com teor, em todos os sentidos, situado em uma condição de equilíbrio entre idealismo e realismo, relacionando o caráter investigativo e prospectivo em termos teóricos apresentados por Corbusier em conferências um ano antes, principalmente os da racionalidade e propostas específicas para as particularidades da cidade e seus meios de viabilização, assim como os valores acadêmicos de composição¹⁹. Entre Movimento Moderno e Tradição Acadêmica, Cravotto, além de sua formação em Paris com León Jaussely e interesse no urbanismo alemão e italiano de entre guerras, através de contatos pessoais com Sartoris (1901/1998) e Werner Hegemann (1881/1936), trabalhou em um âmbito bastante condicionado pelo estado da arte europeia após a Primeira Guerra Mundial, quando, além da intensa atividade no campo do urbanismo da Alemanha e Itália facista, o aporte fundamental vinha das elaborações teóricas da vanguarda holandesa, assim como os citados por Cravotto, grupos GATEPAC e GATPAC espanhóis e, evidentemente, o projeto para a *Ville Contemporaine*, para três milhões de habitantes, apresentado por Le Corbusier, assim como sua proposta para Montevidéu.

Na região do Prata, portanto, notoriamente menos exuberante e idiossincrática que a brasileira, a arquitetura moderna se desenvolveu com certa consistência cultural e histórica, ainda que manteve-se dentro de determinadas reservas formais que, se por um lado não lograram representar de maneira explícita traços culturais particulares, distintos das manifestações centro-europeias e norte-americanas, por outro o compartilhamento daqueles valores conceituais, técnicos e formais, integrantes dos fundamentos de universalidade e abstração do Movimento Moderno, acabaram por forjar determinada produção, menos afeta a identidades estilísticas e mais adepta da racionalidade que, amparada em rigor construtivo, controle formal e sofisticação visual, forjaram arquiteturas e tecidos urbanos de melhor qualidade média predominantemente, assim como no sul do Brasil nos anos 1950 e 1960²⁰.

O urbanismo Moderno da capital do Rio Grande do Sul, tem como matriz as ideias traçadas no "Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre" (1936-1938) – dos Engenheiros e Urbanistas Edvaldo Pereira Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Faria²¹, que de certa forma davam continuidade ao Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel (1914), ajustado e redominado de "Plano Geral de Melhoramentos" por Paiva e Ubatuba (1937), que subsidiam a metodologia utilizada no expediente urbano, realizado no Uruguai (1940-1943). Estes estudos seriam uma das bases dos planos realizados a partir daí - tanto das

¹⁹ "O anteprojeto se situa, em um território intermediário entre a proposta ideal e a pré-figuração de uma operação de urbanismo concreta. É neste sentido que opta por um difícil nível intermediário. Nem olímpico, nem dionísico. Nem tributário de uma visão vanguardista e dogmática do racionalismo (que alguém logo chamará Movimento Moderno), nem adepto de um pitoresquismo característico das diversas alternativas que a arquitetura e urbanismo do entreguerras apresentavam naqueles anos." SCHELOTTO, Salvador. El anteproyecto de plan regulador de Montevideo. In: CRAVOTTO, Maurício. **Monografias Elarqa**, n. 2. Montevidéu: Editorial dos Puntos, 1995. p. 32.

²⁰ LUCCAS atribui esta característica conservadora uruguaia à acentuada tradição acadêmica: "uma produção marcada pela obediência às prescrições externas – normativas legais, acadêmicas e convenções sociais – que resultou na sobriedade das formas contidas. O elevado nível médio atingido pode ser creditado a essa sólida base acadêmica e à contenção de uma prática que não se expunha a riscos: evitava-se a transgressão de regras compositivas convencionadas e a deformação dos elementos de arquitetura, preservando os resultados". LUCCAS, Luis Henrique Haas. **Arquitetura moderna brasileira em Porto Alegre**: sob o mito do "gênio artístico nacional". [Tese de doutorado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura]. OLIVEIRA, Rogério da Castro (Orient.). Porto Alegre: FA-UFRGS, 2004. p. 108.

²¹ Para ver mais sobre EDVALDO PEREIRA PAIVA e LUIZ ARTHUR UBATUBA DE FARIA, ver: ROVATTI, João Farias. **La Modernité est ailleurs: "ordre et progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981)**. [Tese de doutorado]. Paris: Université de Paris VIII – Vincennes-Saint-Dennis, 2001.

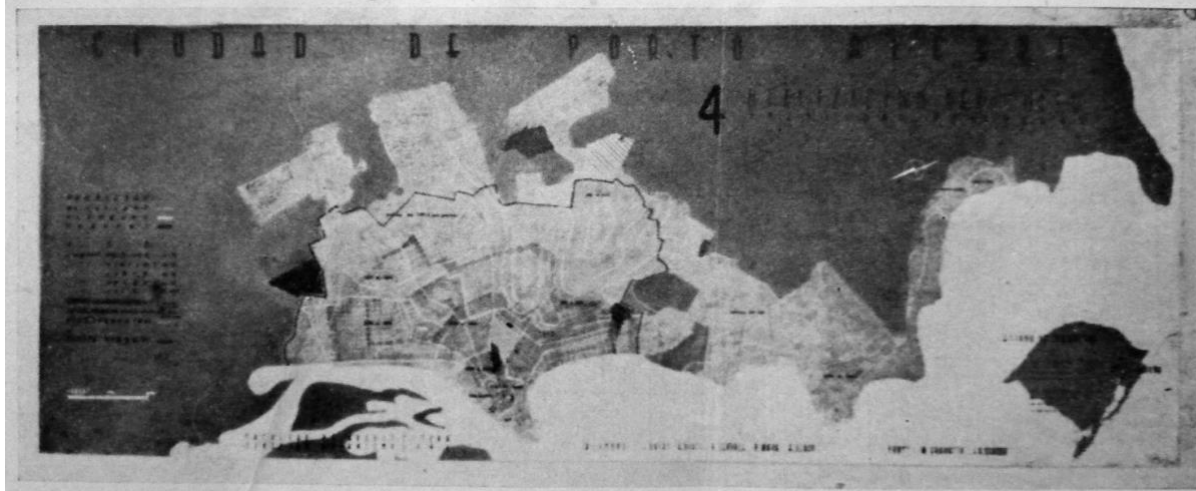


Fig. 3 - "Proposta de estruturação da cidade por diferenciação de localizações funcionais - Porto Alegre", exercício de Técnica Urbanística, Professores Mauricio Cravotto, Edvaldo P. Paiva, Instituto de Urbanismo de Montevideú, 1942.

Fonte: Instituto de Urbanismo, n. 8, Universidad de la Republica, Facultad de Arquitectura, Montevideo, 1943. p. 224.

propostas de Gladosch logo a seguir (1938-1943), o "Ideias para Porto Alegre", de Paiva e Demétrio Ribeiro²² (1951), o Pré-Plano de Paiva (1954), o Plano de Paiva e equipe (com a participação de Carlos Maximiliano Fayet²³ e Moacyr Moojen Marques²⁴), (1959) e o Iº Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Iº P.D.D.U (1979), dirigido por Moojen e equipe - portanto, a base do Urbanismo Moderno desenvolvido em Porto Alegre. A estrutura do pré-plano realizado por Paiva, Ubatuba e Demétrio, em um primeiro momento (1951-1954), era, de certa forma, a continuação do trabalho iniciado no Uruguai, dez anos antes, por Paiva e

²² **DEMÉTRIO RIBEIRO**, concluinte do curso de arquitetura no mesmo ano em que Paiva e Ubatuba concluíam o curso de urbanismo (1943), em agosto do ano seguinte, instalou-se em Porto Alegre, após validar seu diploma no Rio de Janeiro, para, a seguir, integrar-se também na equipe de professores do Curso de Arquitetura do IBA-RS (1946). "Existia na época um desnível considerável entre o Rio Grande do Sul e o Uruguai em matéria de ensino e prática de arquitetura. No Uruguai o ensino universitário da arquitetura contava com meio século de existência, sendo que a faculdade de arquitetura tinha existência autônoma desde 1917. As tarefas próprias da profissão de arquiteto eram em quase sua totalidade exercidas por arquitetos. No Rio Grande do Sul, não existia curso de arquitetura de tipo algum. Havia no Rio Grande do Sul apenas seis arquitetos brasileiros, dos quais dois formados no Brasil". Ver: RIBEIRO, Demétrio. La influencia uruguaya en la formación de los arquitectos riograndenses. In: MARQUES, Sergio Moacir. Porto Alegre. Dos Puntos, Montevideú, **Elarqa** n. 33, 2000, p. 6. Em 1946, também começou a trabalhar com Paiva, no plano diretor de Uruguai e em equipe, além de Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, Edgar Graeff, Enilda Ribeiro e outros, nos planos diretores de Lageado (1948), Caxias do Sul (1951 e 1970-1972), Florianópolis (1952), Passo Fundo (1953), Gramado (1956), Tapera (1957), Espumoso (1957), Panambi (1958 e 1976) – objeto de concurso no qual o 2º Lugar ficou com Fayet em equipe com Corona (1957) –, Rondinha (1968), Boa Vista do Buricá (1970), Esteio (1970), Criciúma (1972), Chapecó (1973), Erechim (1974), Canela (1976-1977) e Medianeira – Paraná (1987). Em relação a sua participação no Pré-Plano de Porto Alegre, Demétrio relata: "Particpei na redação do que ele chamava de ideias para Porto Alegre, um esquema, uma concepção do que seria a cidade, as perimetrais, radiais, aquilo que alimentou todo o trabalho, com base na Carta de Atenas, era um urbanismo baseado num conceito generalizado no mundo e, principalmente na América Latina, das unidades vicinais. Uma rede de artérias que reservam unidades vicinais". Ver: MOHR, Udo. Demétrio Ribeiro 1916-2003. **Vitruvius**, São Paulo, Arquitectos 041.00, ano 4, out. 2003. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/04.041/643>. Acesso em 08 out. 2010, às 12h 15min

²³ Para ver mais sobre **CARLOS MAXIMILIANO FAYET**, ver: ver: MARQUES, Sergio Moacir. **FAM**. Porto Alegre: Associação dos Docentes da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre - ADFAUPA, 2016.

²⁴ Para ver mais sobre **MOACYR MOOJEN MARQUES**, *Idem*.



Ubatuba, com o “Expediente Urbano para Porto Alegre”²⁵, junto ao Instituto de Urbanismo da FARQ-UDELAR e a orientação de Cravotto, quando ambos especializaram-se em Urbanismo, em Montevideu, com bolsa da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA (1940-1943)²⁶. No mesmo ano, Demétrio Ribeiro concluía sua graduação em arquitetura na FARQ-UDELAR, onde travou contatos pessoais que evoluíram para sua participação nas discussões sobre o urbanismo da capital gaúcha, além de outros trabalhos.

Segundo Moojen, a ideia da especialização realizada por ambos em Montevideu era fortalecer a estrutura do corpo técnico próprio da Prefeitura de Porto Alegre, consubstanciando sua capacidade de produzir e gerenciar o planejamento urbano da cidade²⁷. Paiva – que sistematicamente vinha estudando o urbanismo da capital²⁸ – era engenheiro civil, estudioso e autodidata em urbanismo, bastante influenciado pelo urbanismo francês, pelas lideranças da Sociedade Francesa de Urbanismo – S. F. U e pelo trabalho desenvolvido por Agache no Brasil²⁹. Foi um dos mentores da contratação de Arnaldo Gladosch (1903-1954), através do Prefeito José Loureiro da Silva (1902-1964)³⁰, para a realização dos estudos urbanísticos realizados por este em Porto Alegre, entre 1938 e 1943, prestigiado como urbanista da equipe do escritório Agache no Rio de Janeiro, que, por sua vez, havia projetado o Parque Farroupilha em Porto Alegre, em 1929. Igualmente, Gladosch era partidário da capacitação do quadro técnico de urbanistas da capital gaúcha e apoiava a ideia de investir em qualificação, que concomitantemente com a realização dos seus trabalhos na capital gaúcha, conduziram Paiva e Ubatuba ao Uruguai³¹. No Instituto de

²⁵ Ver: SILVA, José Loureiro da; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Globo, 1943. p. 57-59.

²⁶ Ver: RIOPARDENSE DE MACEDO, Francisco; HEKMAN, Marcos David; SILVA, Leo Ferreira da. **Curso de urbanismo**. Faculdade de Arquitetura - UFRGS, Departamento de Urbanismo, 1961.

²⁷ MARQUES, Moacyr Moojen. **Entrevista**. Depoimento oral ao autor. Gravação digital. 13 set. 2011.

²⁸ Com Ubatuba, como integrantes do quadro da Diretoria do Cadastro de Porto Alegre, já havia produzido o trabalho “Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre” (1936-1938) e participou da produção técnica do trabalho “Um Plano de Urbanização”, com o prefeito Loureiro da Silva, publicado em 1943, tratando das ações urbanísticas em Porto Alegre, onde o “Expediente Urbano”, produzido no Uruguai, com Ubatuba, foi publicado. Ver: SILVA, José Loureiro da; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Globo, 1943.

²⁹ É notória a influência da Sociedade Francesa de Urbanismo – S.F.U e do urbanismo francês no desenvolvimento do urbanismo na América. De acordo com Gutierrez, “em 1911 tinha-se formado em Paris a Société Française des Urbanistes (SFU), da qual faziam parte, entre outros, os arquitetos Alfred Agache, Marcel Auburtin (1872-1926), André Berard, León Jaussely (1875-1932, foi mestre e a principal influência urbanística de Maurício Cravotto), Henri Prost (1874-1959) e os paisagistas Jean Nicolas Forestier (1861-1930) e Edouard Redont (1862-1942). [...] Alguns destes profissionais integraram em 1914 a Société Française des Architectes Urbanistes, que seria presidida por Eugène Hénard com Alfred Agache de secretário, e que buscava justamente vincular sua atuação com as de grupos similares de outros países e organizar congressos e reuniões para difundir e aperfeiçoar a disciplina. Depois dos duros anos da Primeira Guerra Mundial, a Associação conduzida por León Jaussely, sempre com Agache como secretário, realizaria uma importante atividade que incluía as propostas de “Reconstrução de cidades devastadas. [...] Bouvard, Agache, Jaussely, Lambert, Rotival e Forestier foram alguns dos propulsores desta presença ativa dos urbanistas franceses nos países da periferia europeia e americana. Assim, Bouvard realizará projetos para Istambul, São Paulo ou Buenos Aires (1910); Agache para Camberra (1911), Chicago, Dunkerke (1912), Istambul (1933), Rio de Janeiro ou Curitiba (1941); Lambert nos Estados Unidos (1922-1929), Turquia (1933), Chile (1929), México (1931), Venezuela (1937); Rotival na Venezuela (1939) e Madagascar (1952); e Forestier para Havana (1925), Buenos Aires (1924), Sevilha (1929) ou Barcelona”. Ver: GUTIERREZ, Ramon. **Arquitectura y urbanismo en Ibero América**. Madrid: Catedra, 1992.

³⁰ Prefeito de Porto Alegre em duas oportunidades (1937-1943 e 1960-1964), correligionário de Leonel de Moura Brizola nos primeiros tempos do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, era descendente de Jerônimo de Ornelas, o primeiro donatário da sesmaria onde está localizada Porto Alegre. De índole desenvolvimentista, na primeira gestão implantou a rede elétrica na cidade e promoveu a urbanização da área central da capital. Ver: GRANDI, Celito de. **Loureiro da Silva: o charrua**. Porto Alegre: Lateralis, 2002.

³¹ Segundo Moojen, portanto, apesar da resistência de determinados setores, pela presença de um “forasteiro” no planejamento do município, não havia a *priori* indisposições técnicas ou pessoais entre Paiva e Gladosch, pelo contrário. Durante o desenvolvimento dos estudos e propostas deste para Porto Alegre e os novos aportes



Urbanismo de Montevideu, o entrosamento de Paiva com Maurício Cravotto foi intenso, sendo que foi adotada Porto Alegre como tema de exercício de Técnica Urbanística (1942), disciplina na qual eram realizados pelos alunos Plano Regulador, Reformador e a Extensão de cidades sugeridas. O curso, no qual Paiva atuou como docente conjuntamente com Cravotto, visava um diagnóstico dos fatores físicos, econômicos, político-militares, evolução urbana e uma proposta de "estruturação da cidade por diferenciação de localizações funcionais"³². A ideia de urbanismo moderno, de acordo com a visão de Paiva e Ubatuba, coincide com a própria ideia de gestão da cidade através do planejamento urbano, tendo como instrumento principal um Plano Diretor, condicionado a uma visão ampla e estrutural dos fatores supervenientes, além das ações pontuais e projetos específicos, igualmente importantes e praticados por ambos. Para os autores, o desenvolvimento deste Plano devia nascer de um profundo conhecimento da história e geografia da urbe, ponderando os dados estatísticos de seus fenômenos urbanos, assim como sua origem e desenvolvimento, e também uma "análise completa das condições de vida da cidade, de suas tendências de crescimento, da separação de seus diferentes elementos.

A prática e o ensino do urbanismo, no sul do Brasil, tiveram outro episódio emblemático com a criação de um dos primeiros cursos superiores de urbanismo brasileiro³³, criado por Paiva, Ubatuba e Demétrio Ribeiro, no Instituto de Artes da UFRGS, cuja orientação era fortemente conectada às relações com o Uruguai³⁴. Fayet e Moojen, entre outros, realizaram o curso, para em seguida ingressarem como professores de urbanismo da FA/UFRGS, até as cassações no final da década de 1960, e nas carreiras de arquitetos e urbanistas da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, onde Moojen permaneceu até sua aposentadoria. O paraninfo da primeira turma do Curso de Urbanismo em Porto Alegre foi Oscar Niemeyer, que viajou para o sul de táxi, com amigos³⁵.

Rio de Janeiro e Montevideu se encontraram em Porto Alegre.

urbanísticos sorvidos por Paiva em Montevideu, houve certa colaboração e troca. Posteriormente, dado o teor das propostas de Gladosch para a capital, iniciaram gradativamente diferenças de pensamento urbanístico que se acentuaram e se disseminaram entre a equipe de urbanismo da prefeitura e os arquitetos destas primeiras gerações do Movimento Moderno na cidade, principalmente em relação ao excesso de formalismo acadêmico desacompanhado de instrumentos de viabilização das diretrizes urbanas propostas, igualmente, das obras de arquitetura, em particular o Sulacap (1938), criticado por sua extemporaneidade formal em relação mesmo a outras obras do próprio autor, como os projetos para a loja de departamentos MESBLA (1944). MARQUES, Moacyr Moojen. **Entrevista**. Depoimento oral ao autor. Gravação digital. 13 set. 2011.

³² O trabalho desenvolvido no curso, realizado pelos alunos J. Balás, H. Duarte, R. Lenoble, R. Maya e A. Olaso, foi publicado na Revista do Instituto. Ver: CRAVOTTO, Maurício. un ejercicio de tecnica urbanistica. **Instituto de Urbanismo**, n. 8, Universidad de la Republica, Facultad de Arquitectura, Montevideo, 1943. p. 118-224.

³³ Segundo PEREIRA "embora não seja muito lembrado, o curso de urbanismo no Brasil surgiu com a Universidade do Distrito Federal - RJ em 1935 e, em 1939, como pós-graduação" com Professores como Lúcio Costa e Carlos Leão, que formou Carmen Portinho e Paulo Camargo. Ver PEREIRA, Margareth A. C. da Silva in CAU/BR. **Duzentos Anos do ensino de arquitetura e urbanismo no Brasil: História e reflexões**. Disponível em: <<https://www.caubr.gov.br/duzentos-anos-do-ensino-de-arquitetura-no-brasil-historia-e-reflexoes/>>. Acesso em: 15 abr. 2018.

³⁴ Os Uruguaios participaram do curso em diversas oportunidades. O curso de Cravotto e Ildefonso Aroztegui no IBA realizado em 1948 foi acompanhado pelos professores Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Luiz Ubatuba de Farias, Edvaldo Paiva, Ney Crisóstomo da Costa, Eugênio Steinhoff, e pelos estudantes Enilda Ribeiro, Jaime Luna dos Santos, Charles Renne Hugaud, Emil Achutti Bered, Samuel Sibemberg Kruchin, Roberto Félix Veronese, entre outros. Ildefonso Aroztegui (1916 - 1988), formado na Facultad de Arquitectura de la Universidad de la Republica (1941) e com o título Master of Science pela Illinois University em Chicago, obteve o primeiro prêmio do concurso *Ab Elementary School of Tomorrow*, promovido pela revista norte-americana *Architectural Record*. Foi presidente da Sociedad de Arquitectos de Uruguay (1961-1963).

³⁵ **Oscar Niemeyer em Pôrto Alegre**. Porto Alegre: **Revista do Globo**. Ano 20, fascículo **482**, 14.05.1949, pp.43-45 e p.72.



Figura 4 - Concurso Delta do Jacuí, 1º Lugar, Plano Geral. Edvaldo Pereira Paiva, Carlos M. Fayet, Roberto Veronese e Moacyr Moojen Marques, 1958.

Fonte: Delta do Jacuí – Plano Piloto – 1958. Porto Alegre: Globo, 1958. p. 53

2. O Concurso para o Delta do Jacuí

Em 1956, formou-se em Porto Alegre, liderada pelo Eng. Edvaldo Pereira Paiva a equipe composta pelos, arquitetos e urbanistas Demétrio Ribeiro, Carlos M. Fayet, Roberto Veronese e Moacyr Moojen Marques, para concorrer no **Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil**. A equipe, no entanto não realizou o projeto mas, desdobrada em duas equipes, participou obtendo o primeiro e o segundo lugar de outro importante concurso do gênero, realizado logo a seguir, onde Gomes Gavazzo era um dos integrantes do júri. As ideias fluíam.

No final de 1957, a Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul lançou concurso aberto para o **Plano Piloto do Delta do Jacuí**, vencido pela equipe composta por Edvaldo Pereira Paiva, Carlos M. Fayet, Roberto Veronese e Moacyr Moojen Marques. A comissão julgadora era integrada pelo Engenheiro Nelly Peixoto Martins (Secretaria de Obras Públicas), Arquiteto Carlos Gomes Gavazzo (UDELAR/IAB-RS), Engenheiro Walter Haetinger (DAER), Engenheiro José Leite de Souza (DEPREC), Engenheiro Júlio Alfredo Crespo Lorenzoni (VFRGS), Engenheiro Mozart Pinto Cordeiro (5ª Zona Aérea), Engenheiro Augusto Francisco de Castro (PMPA), Ney Britto (PMG). Ficou classificada em segundo lugar a equipe de Demétrio e Enilda Ribeiro; terceiro, a de Francisco Danilo Menezes, Antonil Carlos Oliveira, Leny Hubner e Castelar Peña; quarto, a de Geraldo César; e quinto a de Flávio Soares e Lincon Ganso de Castro. O periódico que publicou os resultados na



época, com algum estardalhaço, informava que o certame, dada a área envolvida e o montante de prêmios, era um dos maiores concursos já realizados no Brasil até aquele momento, perdendo apenas para o de Brasília.

Tendo em vista a aprovação do traçado e construção da ligação rodoviária de Porto Alegre com o sul e oeste do Estado (1953), durante o Governo do General Dornelles e de Getúlio Vargas, através de sistema de pontes e aterros sobre o Delta, bem como com a consequente transformação de vinte dois mil hectares, incluindo as ilhas e parte de cidade de Guaíba em área de utilidade pública, através do projeto de lei apresentado pelo Secretário de Obras Públicas, Engenheiro Leonel de Moura Brizola, era necessário o planejamento do provável desenvolvimento da capital nesta direção. O crescimento vertiginoso e pouco ordenado da região metropolitana, na direção de São Leopoldo e Gravataí, a norte e a nordeste, e o processo acelerado de conurbação naquelas direções já indicavam a necessidade de planejamento urbano conjunto da capital e região, constatação que posteriormente induziu as extensões do Plano de 1959 e o planejamento em âmbito metropolitano, com a criação da Metroplan, assim como o conceito de sistema de planejamento estabelecido pelo I PDDU (1979). Brizola, então prefeito de Porto Alegre, na publicação do projeto vencedor, chama a atenção sobre a pertinência de determinados

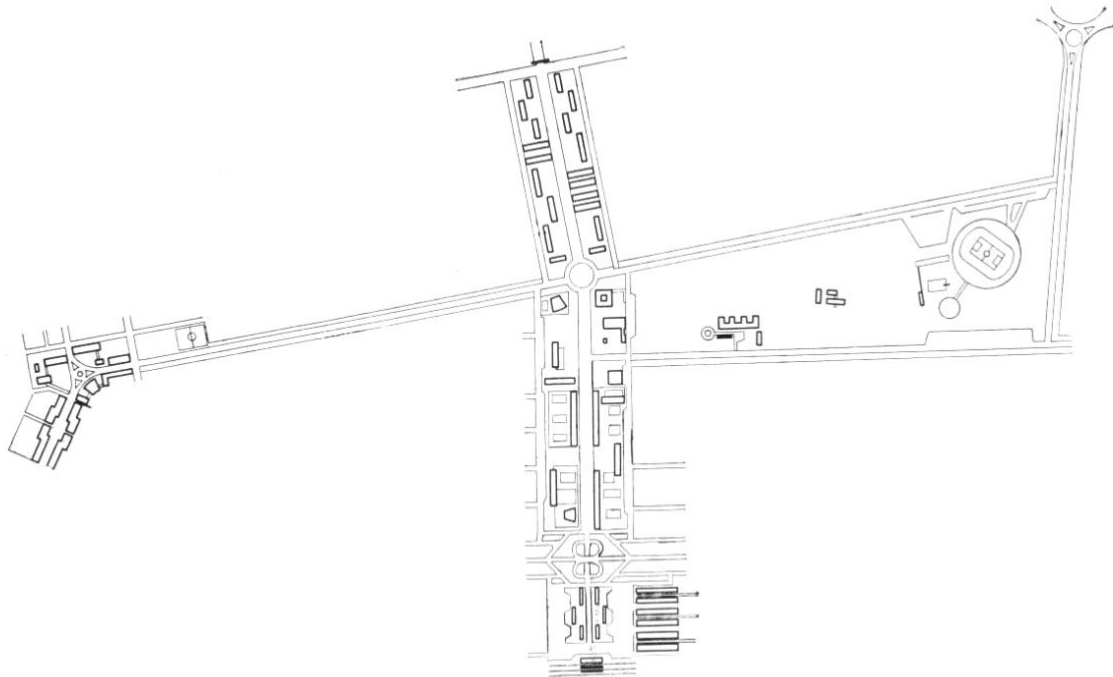


Figura 5 - Concurso Delta do Jacuí, 1º Lugar, Centro da Cidade Satélite de Porto Alegre. Edvaldo Pereira Paiva, Carlos M. Fayet, Roberto Veronese e Moacyr Moojen Marques, 1958.
Fonte: Delta do Jacuí – Plano Piloto – 1958. Porto Alegre: Globo, 1958. p. 49

aspectos específicos do contexto, considerados pela proposta vencedora, expondo no Prefácio:

Nota-se principalmente a dedicada atenção de seus autores às características específicas de nossa formação urbana, seu preponderante interesse em se manter sempre ligados à nossa realidade. Este trabalho é, em suma, além de uma colaboração efetiva e inestimável à análise e solução dos problemas dessa extensão de Porto Alegre, uma contribuição



valiosa no campo teórico e no terreno da aplicação dos princípios da ciência urbanística à realidade socioeconômica brasileira (BRIZOLA, 1958, p.8).

Na primeira parte do trabalho, dedicada à análise do problema, os urbanistas enfatizam a necessidade de abordar o tema desde uma visão condicionada pela realidade específica:

Consideramos como critério realista aquele que analisa especificamente os problemas urbanos característicos de nosso país [...]. Esta diretriz é exatamente ao contrário àquela seguida comumente que faz tabula rasa dos caracteres específicos de nossa formação urbana e procura solucionar seus problemas pela adoção mecânica de soluções padronizadas, oriundas da aplicação da ciência urbanística em países de estágio evolutivo mais adiantado (EQUIPE VENCEDORA DO PROJETO, 1958, p.13).

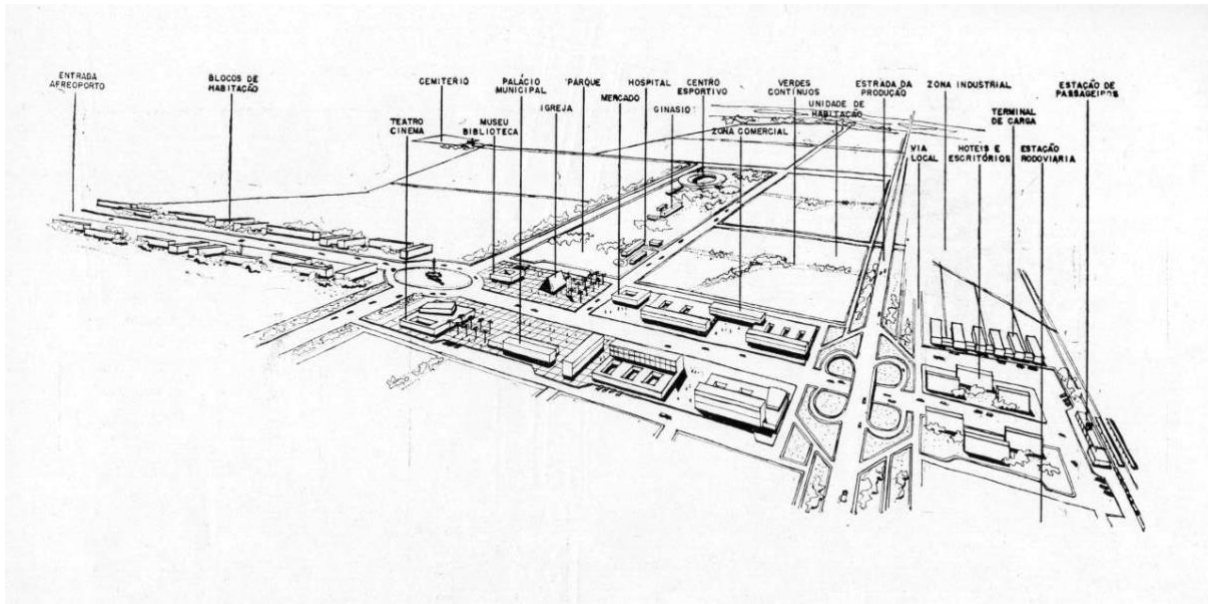


Figura 6 - Concurso Delta do Jacuí, 1º Lugar, Centro da Cidade Satélite de Porto Alegre. Edvaldo Pereira Paiva, Carlos M. Fayet, Roberto Veronese e Moacyr Moojen Marques, 1958.

Fonte: Delta do Jacuí – Plano Piloto – 1958. Porto Alegre: Globo, 1958. p. 50

Também induzem a consideração de questões amplas do planejamento regional de Porto Alegre e suas implicações com o caso:

Uma análise objetiva de todos os ângulos do problema em foco, não o considerando de forma isolada, porém em sua integralidade dentro do conjunto da estruturação da cidade, de todas suas extensões e ainda de suas relações com o Estado [...] (EQUIPE VENCEDORA DO PROJETO, 1958, p.13).

Essa atitude, reticente com a adoção acrítica de teorias urbanísticas contemporâneas, simultânea a uma ideia de compreensão ampla das especificidades do problema, parece expressar os modos de relação com vertentes referenciais adotados pelos arquitetos



modernos sul brasileiros. No caso do Plano para o Delta, significou uma análise ampla das questões sociais, econômicas e principalmente produtivas, envolvendo a estrutura de Porto Alegre como um todo e sua região metropolitana, em termos principalmente de estruturas de transporte, através da malha rodo-ferro-hidroviária existente e proposta, bem como a distribuição adequada da população convergente. Por outro lado, as características ecológicas do Delta, diferentemente do ocorrido na ocupação indiscriminada da região metropolitana em direção norte e nordeste da capital, sugeriam ocupação criteriosa e parcimoniosa, evidenciando a sensibilidade ambiental adotada posteriormente no projeto para a Refinaria Alberto Pasqualini - Petrobrás, realizado por Fayet, Moojen, Araújo e Pereira, e a emergência do tema ecológico que estava por vir.

Considerando os estudos sobre as condições ambientais da área, realizado pela empresa francesa Neyrpic, contratada pelo governo do Estado, o plano, em síntese, propunha a criação de porto para navios de grande calado na Ilha da Pintada, aeroporto internacional no município de Guaíba, zonas industriais nas cotas mais altas das ilhas do Delta, junto à rodovia (Figura 1), e criação de cidade satélite com estação de trem (Figuras 1 e 2). A partir dos dados de análise mesológicos fornecidos pela Neyrpic, o projeto definia algumas poucas áreas isoladas, onde as condições topográficas permitiam a ocupação, reservadas para localização de áreas industriais e núcleos de habitação, comércio e serviços correspondentes (ver manchas em negro no plano geral). Assim, a estratégia espacial propunha, paradoxalmente, “ilhas” urbanizadas dentro de uma área predominantemente destinada à preservação do meio ambiente (ver manchas achuradas no plano geral).

O conjunto de “ilhas” urbanas, distribuídas sobre as ilhas naturais do Delta, interligadas por sistema viário secundário estruturado a partir da estrada, teria como nova centralidade, entre Porto Alegre e Guaíba, a criação de “cidade satélite”, análoga às propostas para a nova capital federal do país, no concurso realizado um ano antes, distribuída ao longo da rodovia. O novo núcleo urbano centralizador, por sua vez, obedecia os princípios urbanísticos adotados, em linhas gerais, da Carta de Atenas, com zoneamento de usos definido por parcelamento do solo apropriado à zona industrial, ao longo do lado nordeste da estrada, a partir da rótula com o acesso à Guaíba (ver quarteirões em negro, Figura 1), quarteirões residenciais, como “superquadras”, com áreas verdes de uso comum no interior (ver quarteirões em cinza com formas irregulares em negro no interior, Figura 1), parque urbano (quarteirão achurado com linhas em diagonal, Figura 1) e centro cívico-comercial desenhado com certa monumentalidade (Figura 2 e 3), como em Brasília.

Em detalhe do projeto, o centro da cidade satélite seria estruturado por eixo monumental semelhante ao do Plano Piloto da Capital Federal, porém com mais diversidade de usos, articulando o novo aeroporto internacional em uma das extremidades, a sudoeste, e a estação de passageiros a nordeste, dentro da área industrial. Ao longo do eixo, blocos de habitação insinuados como barras ortogonais soltas no parque, área cultural, junto à rótula monumental criada entre o eixo e avenida paralela à rodovia, composta de teatro, cinemas, museu e biblioteca, configurado por esplanada seca, com objetos isolados, novamente com a mesma referência de Brasília, integrados com igreja, palácio municipal, mercado e área comercial, dispostos lado a lado do eixo.

A transposição da rodovia, agora chamada de Estrada da Produção, com passagem de nível, conectaria áreas de hotéis e escritórios, terminais de cargas, estação rodoviária e ferroviária, dentro da área industrial (Figura 1). O sistema espacial moderno adotado, como em parte no do bairro Praia de Belas da capital gaúcha, revela, portanto, princípios de um



urbanismo que, assim como na capital federal, abrangia escalas distintas do planejamento, desde relações regionais e metropolitanas, até o desenho espacial de áreas estruturadoras, cuja lógica formal moderna, ainda que não dotasse o projeto de conjuntos urbanos tradicionais e figurativos, segundo a crítica dominante a esses modelos, criava espaços formalmente pertinentes, segundo outra lógica, a da cidade moderna, cujos princípios os arquitetos almejavam perseguir.

3. Conclusão - Paralelismo, Intersecções e a cultura do urbanismo moderno no Brasil

Examinar a concomitância e as coincidências do urbanismo moderno de Brasília com outros episódios brasileiros não trata, de fetichizar o alternativo, o raro e/ou o exótico, mas de prospectar a qualidade daquela arquitetura moderna, cuja disseminação, a partir dos anos 1950, deu-se em diversas direções e quantidade, fora dos tradicionais centros de irradiação, caracterizando nestas regiões, além do sincretismo de influências distintas, os agentes responsáveis pela construção e propagação do Movimento Moderno apropriado em cada parte do globo. Mantém-se o olhar sobre o seguimento do processo de disseminação e metabolização do Movimento Moderno, tanto nas diversas regiões com particularidades culturais e climáticas de um país especialmente continental como o Brasil, como na apropriação do movimento cultural pelas gerações subsequentes e a produção média da arquitetura recorrente realizada pela grande massa crítica de arquitetos em crescimento e expansão pelo País, principalmente nos anos 1950 e 1960. As gerações seguintes ou em parte contemporâneas à vanguarda brasileira e latino-americana, receberam e conduziram legado, ora herdado pelos mestres conterrâneos, ora da mesma forma, sorvendo diretamente de fontes idênticas, principalmente norte-americanas e europeias, ou como todos, refletindo sobre o mundo contemporâneo e buscando respostas para seus casos particulares, através de arquiteturas modernas realizadas dentro de certa pluralidade.

Como é mais comum na margem, o Plano Piloto para o Delta do Jacuí não foi implantado. É pouco lembrado, praticamente desapareceu do cenário dedicado ao estudo da evolução do urbanismo no Brasil. No entanto, este episódio é revelador de certo urbanismo moderno, que seguiu em marcha na região sul, e que por pelo menos trinta anos após o concurso, se não produziu espaços urbanos com a mesma qualidade e monumentalidade excepcional de Brasília, garantiu determinada ordem, planejamento e organização fundamentais para o desenvolvimento urbano e metropolitano da capital gaúcha, assim como espaços modernos plausíveis, emblematizado pelo Bairro Praia de Belas e Parque Marinha do Brasil em Porto Alegre, análogo à Pocitos e as Ramblas em Montevidéu e o aterro do Flamengo no Rio de Janeiro. Mas isto já é outra história.

Referências

- ALMEIDA, Maria Soares de. **Transformações urbanas** – atos, normas decretos, leis na administração da cidade, Porto Alegre: 1937-1961. [Tese de doutorado]. São Paulo: FAU USP, 2004.
- BRIZOLA, Leonel de Moura (Prefácio). **Delta do Jacuí** – Plano Piloto – 1958. Porto Alegre: Globo, 1958.
- CALVALCANTI, Lauro. Henrique Mindlin e a Arquitetura Moderna Brasileira. In MINDLIN, Henrique E. **Arquitetura Moderna no Brasil**. Rio de Janeiro: Aeroplano 1999.



COSTA, Lucio. **Lucio Costa: Sobre Arquitetura**. Porto Alegre: Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.

CRAVOTTO, Maurício. un ejercicio de tecnica urbanistica. **Instituto de Urbanismo**, n. 8, Universidad de la Republica, Facultad de Arquitectura, Montevideo, 1943.

CRAVOTTO. Maurício. **Monografias Elarqa**, n. 2. Montevidéo: Editorial dos Pontos, 1995.

Quando las catedrales eran blancas. Buenos Aires: Poseidon-Apostrofe, segunda parte, capitulo IV, 1948.

DELTA do Jacuí – Plano Piloto – 1958. Porto Alegre: Globo, 1958.

FERNÁNDEZ, Roberto. **El laboratorio americano**. Arquitectura, geocultura y regionalismo. Madrid: Biblioteca Nueva, 1998.

GUTIERREZ, Ramon. **Arquitectura y urbanismo en Ibero América**. Madrid: Catedra, 1992.

LIERNUR, Jorge Francisco. **Trazas de futuro – episodios de la cultura arquitectónica de la modernidad en América Latina**. Santa Fé: Universidad Nacional del Litoral, 2008.

LIERNUR, Jorge Francisco; PSCHUPIURCA, Pablo. **La Red Austral - Obras y Proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)**. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2008.

LUCAS, Luis Henrique Haas. **Arquitetura moderna brasileira em Porto Alegre: sob o mito do "gênio artístico nacional"**. [Tese de doutorado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura]. OLIVEIRA, Rogério da Castro (Orient.). Porto Alegre: FA-UFRGS, 2004.

MAHFUZ, Edson da Cunha. O Sentido da Arquitetura Moderna Brasileira. **Arquitextos**, 020.01, Vitruvius: São Paulo, jan. 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.020/811>>. Acesso em: 23 jun 2017.

MARQUES, Moacyr Moojen. **Entrevista**. Depoimento oral ao autor. Gravação digital. 13 set. 2011.

MARQUES, Sergio Moacir. **FAM**. Porto Alegre: Associação dos Docentes da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre - ADFAUPA, 2016.

MARQUES, Sergio Moacir. **A Revisão do Movimento Moderno? Arquitetura no Rio Grande do Sul dos Anos 80**. Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2002.

MOHR, Udo. Demétrio Ribeiro 1916-2003. **Vitruvius**, São Paulo, Arquitextos 041.00, ano 4, out. 2003. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/643>. Acesso em 08 out. 2010, às 12h 15min.

Oscar Niemeyer em Pôrto Alegre. Porto Alegre: **Revista do Globo**. Ano 20, fascículo 482, 14.05.1949, pp.43-45 e p.72.

PEREIRA, Margareth A. C. da Silva in CAU/BR. **Duzentos Anos do ensino de arquitetura e urbanismo no Brasil: História e reflexões**. Disponível em: <<https://www.caubr.gov.br/duzentos-anos-do-ensino-de-arquitetura-no-brasil-historia-e-reflexoes/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.



RIOPARDENSE DE MACEDO, Francisco; HEKMAN, Marcos David; SILVA, Leo Ferreira da. **Curso de urbanismo**. Faculdade de Arquitetura - UFRGS, Departamento de Urbanismo, 1961.

ROVATTI, João Farias. *La Modernité est ailleurs: "ordre et progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981)*. [Tese de doutorado]. Paris: Université de Paris VIII – Vincennes-Saint-Denis, 2001.

SANTOS, Cecília Rodrigues; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil*. **Projeto**, São Paulo, 1987.

SCHEPS, Gustavo. **17 registros**. Montevidéo: UDELAR, 2009.

SCHLEE, Andrey; FICHER, Sylvia. **Bahia – um outro modernismo: paralelo e escamoteado**. II Seminário DOCOMOMO N – NE, Salvador, jun 2008. Disponível em <http://www.docomobahia.org/nortenordeste2008.php>. Acesso em 21 ago. 2015.

SILVA, José Loureiro da; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Globo, 1943.

TIEMPOS MODERNOS – arquitectura uruguaya afím a las vanguardias 1925-1940. Montevidéo: Tradinco, 2009.