

PUCRS

ESCOLA DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

ISA MENDES VITAGLIANO

O GUAÍBA, TÃO PERTO E TÃO LONGE: PLANEJAMENTO URBANO E
INTERVENÇÃO AMBIENTAL NO ATERRAMENTO
DA PRAIA DE BELAS (PORTO ALEGRE, 1914-1959)

Porto Alegre
2020

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica
do Rio Grande do Sul

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

ISA MENDES VITAGLIANO

O GUAÍBA, TÃO PERTO E TÃO LONGE: PLANEJAMENTO URBANO E
INTERVENÇÃO AMBIENTAL NO ATERRAMENTO
DA PRAIA DE BELAS (PORTO ALEGRE, 1914-1959)

Porto Alegre
2020

ISA MENDES VITAGLIANO

**O GUAÍBA, TÃO PERTO E TÃO LONGE: PLANEJAMENTO URBANO E
INTERVENÇÃO AMBIENTAL NO ATERRAMENTO
DA PRAIA DE BELAS (PORTO ALEGRE, 1914-1959)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Orientadora: Profa. Dra. Luciana Murari

Porto Alegre
2020

Ficha Catalográfica

V835g Vitagliano, Isa Mendes

O Guaíba, tão perto e tão longe : planejamento urbano e intervenção ambiental no aterramento da Praia de Belas (Porto Alegre, 1914-1959) / Isa Mendes Vitagliano. – 2020.

143 f.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Luciana Murari.

1. Guaíba. 2. Intervenção ambiental. 3. Aterramento. 4. Praia de Belas. 5. Planejamento urbano. I. Murari, Luciana. II. Título.

ISA MENDES VITAGLIANO

**O GUAÍBA, TÃO PERTO E TÃO LONGE: PLANEJAMENTO URBANO E
INTERVENÇÃO AMBIENTAL NO ATERRAMENTO
DA PRAIA DE BELAS (PORTO ALEGRE, 1914-1959)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Aprovada em: _____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Luciana Murari - PUCRS (Orientadora)

Profa. Dra. Lise Sedrez - Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Charles Monteiro - PUCRS

Porto Alegre
2020

Para Duda, meu grande amor, amigo e parceiro,
por sempre acreditar em todos os meus projetos!

Para Yasmin, razão da minha existência. Tento
tornar-me melhor todos os dias por você.

Para minha mãe Marcia, uma mulher guerreira e
vitoriosa. Tenho muito orgulho de ser sua filha!

AGRADECIMENTOS

Por si só, a produção de um trabalho de pesquisa pressupõe um certo grau de isolamento social, principalmente na etapa da escrita, para a sua efetiva materialização. Era o que eu já imaginava que aconteceria em 2020 mas nunca, em hipótese alguma, pensei que pessoas de todo o mundo seriam obrigadas a praticar este recolhimento ao longo de meses. Eu fui somente mais uma delas.

Este ano, o mundo presenciou uma crise sanitária, em nível global, sem precedentes. Foram muitas vidas perdidas, inúmeras mudanças bruscas e diversos valores passaram a ser questionados. Enfim, pode-se dizer que, em um nível mais abstrato, a própria noção de humanidade foi colocada à prova.

Para além das agruras intrínsecas ao processo de pesquisa e escrita de uma dissertação ou tese, este trabalho foi concebido diante um cenário desafiador para o mundo todo. Não se tratava apenas de mim, em meu micro-universo. Meu desafio particular parecia irrelevante diante de tantos pesares. Assim, alguns sentimentos naturais de um estudante de pós-graduação talvez tenham sido exacerbados naqueles que ousaram continuar suas pesquisas em 2020. No meu caso, em março, pensei em desistir. Depois de alguns meses, já na metade do ano, parecia algo infundável e que eu não seria capaz de terminar. No decorrer do processo, foram muitas as dúvidas, as angústias, as pseudo certezas, altos e baixos - um verdadeiro exercício de resiliência.

Sendo assim, gostaria de iniciar meus agradecimentos pela minha orientadora, Profa. Dra. Luciana Murari. Muito obrigada por acreditar em mim desde o começo, pelo apoio nas muitas vezes em que eu duvidei da pesquisa, pelas orientações, pelas correções de rumo. Enfim, seus conselhos ultrapassaram os muros da academia, eles me engrandeceram como ser humano.

Agradeço também à coordenação e à secretaria do Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul pela disponibilidade e atenção.

Emociona-me lembrar de toda a minha trajetória acadêmica na PUCRS até a finalização desta dissertação. Trajetória não só marcada pelo fatídico ano de 2020 ou pelos dois anos de Mestrado, mas sim aquela traçada desde 2015, quando decidi buscar novos

horizontes para minha vida e iniciei a graduação em História. Tendo isso em mente, meus agradecimentos serão estendidos a todos aqueles que, cada um ao seu modo, estiveram ao meu lado durante este percurso.

Aos professores desta instituição, incansáveis na busca pelo conhecimento, foi um grande prazer ser aluna de vocês. São muitos os docentes, mas gostaria de destacar alguns nomes inesquecíveis: Prof. Dr. Hélder Gordim, Profa. Dra. Eliana Silveira, Prof. Dr. Charles Monteiro, Profa. Dra. Maria Cláudia Musa Fay, Profa. Dra. Tatyana Maia, Profa. Dra. Maria Cristina dos Santos, Prof. Dr. Luciano Abreu, Prof. Dr. Marçal Paredes, Prof. Dr. Antônio Ruggiero e Profa. Ma. Márcia Andréa Schmidt. Tenham a certeza de que vocês fizeram a diferença na minha vida! Muito obrigada!

A todos os colegas que pude compartilhar e debater opiniões sobre os mais diversos assuntos nestes últimos seis anos, meu agradecimento! Sou muito grata às novas amigas que fiz na PUCRS, são pessoas que levarei para sempre em meu coração.

Eufrides, minha grande amiga, você foi uma inspiração na minha vida! Que honra ter te conhecido! Obrigada sempre!

Deixo para o final o agradecimento à minha família: Duda, Yasmin e mãe. Vocês são o motivo pelo qual eu cheguei até aqui.

Mãe, foi uma vida inteira de carinho, atenção e dedicação. Não tenho palavras para agradecer tudo o que sempre fez e faz por mim! Meu eterno amor e agradecimento!

Yasmin, amor da minha vida, desde o momento em que você nasceu tento ser uma pessoa melhor. Você é o motivo pelo qual minha vida e minhas escolhas fazem sentido. Que privilégio ser sua mãe! Muito obrigada!

Duda, meu amor, meu melhor amigo e companheiro há 20 anos, nem imagino minha vida sem você! Sempre disposto a ouvir e apoiar todos os meus projetos, por mais malucos que alguns sejam. Neste momento, finalizo mais um deles e você está por detrás de cada uma destas páginas escritas a seguir. Que possamos continuar a nossa estrada da vida juntos buscando outros desafios. Afinal, como você sempre diz: juntos, somos melhores! Obrigada por tudo!

RESUMO

A posição territorial de Porto Alegre em relação ao rio Guaíba confere à cidade algumas peculiaridades, expondo vantagens e desvantagens oriundas desta proximidade. Este trabalho tem por objetivo investigar a forma como a capital gaúcha interagiu com este elemento natural, presente em seu espaço geográfico, durante seu processo de urbanização, até meados do século XX. A partir do olhar focado nos aterros executados na margem sul do Guaíba, localizada na região da Praia de Belas, busca-se promover uma análise sobre o papel do meio ambiente frente ao projeto modernizador que o Poder Executivo municipal estabeleceu para a cidade. Embora o enquadramento da urbanização de Porto Alegre, sob a forma legal, tenha ocorrido somente em 1959, com a instituição do primeiro Plano Diretor da cidade, a gênese desta pode ser observada nas iniciativas de planejamento urbano concebidas ainda na década de 1910. Atenta-se para o fato de que, em todos os projetos de cunho urbanístico atribuídos a Porto Alegre, a intervenção ambiental, observada por meio do aterramento do trecho da orla da Praia de Belas, foi, desde o início, mencionada e prevista, apesar das intenções embasadoras de cada plano apresentarem aspectos, em alguns casos, divergentes entre si. Nesse sentido, diante das reflexões promovidas por esta pesquisa, espera-se contribuir para um entendimento mais abrangente acerca deste local que, ainda nos tempos atuais, encontra-se, em alguns setores, em situação de relativo abandono, não obstante haja uma disputa comercial pela área entre instituições privadas ou o uso deste espaço para a promoção de projetos vinculados à esfera política.

Palavras-chave: Intervenção ambiental; Guaíba; Aterramento; Praia de Belas; Planejamento urbano.

ABSTRACT

Porto Alegre's territorial position in relation to the Guaíba river attributes to this city some peculiarities, exposing advantages and disadvantages arising from this proximity. This research aims to observe how the capital of Rio Grande do Sul interacted with this natural element, present in its geographical space, during the urbanization process, until the middle of the 20th century. Based on the focus on landfill carried out on the Guaíba bank, located in the Praia de Belas region, we seek to promote an analysis of the environment's role in face of the modernizing project that executive power has established for the city. Although the urbanization framework of Porto Alegre, under the legal form, just occurred in 1959, with the institution of the first Urban Master Plan of the city, its genesis can be observed in the previous urban planning conceived in the 1910s. Attentive to the fact that, in all urban projects assigned to Porto Alegre, the landfill process in Praia de Belas shore was, from the beginning, mentioned and foreseen, despite the intentions behind each project divergent aspects. In this sense, in view of the reflections promoted by this research, it is expected that, when looking at the present moment, in which there is a commercial dispute between private institutions across the region, as well as the use of this space for the promotion of personalities in the political sphere, it is possible to have a more comprehensive understanding of this place, which, recently, was in a situation of relative abandonment.

Keywords: Environment; Guaíba; Landfill Process; Praia de Belas; Urban Master Planning.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|-----|
| Figura 1 - Rio Guaíba e Lagoa dos Patos..... | 37 |
| Figura 2 - Chafariz da Praça Pedro II..... | 42 |
| Figura 3 - Primeira planta que representa toda a cidade de Porto Alegre..... | 43 |
| Figura 4 - Estrutura em leque elaborada sobre a planta de POA..... | 48 |
| Figura 5 - Regiões atingidas pela enchente de 1941..... | 50 |
| Figura 6 - Armazéns do Cais do Porto tomados pela água..... | 50 |
| Figura 7 - Abertura da Avenida Borges de Medeiros..... | 53 |
| Figura 8 - A evolução dos aterros na orla do Guaíba..... | 71 |
| Figura 9 - Biblioteca Pública do Estado do Rio Grande do Sul..... | 81 |
| Figura 10 - Planta de POA idealizada no Plano Geral de Melhoramentos..... | 83 |
| Figura 11 - Proposta de urbanização do bairro Praia de Belas - 1937..... | 92 |
| Figura 12 - Planta urbana da cidade de Porto Alegre - 1943..... | 95 |
| Figura 13 - Planejamento urbanístico da Praia de Belas - 1951..... | 101 |
| Figura 14 - Projeto definitivo do bairro Praia de Belas - 1959..... | 103 |
| Figura 15 - Ilustração da evolução dos aterros na Praia de Belas..... | 107 |
| Figura 16 - Planta de Porto Alegre - 1961..... | 110 |
| Figura 17 - Imagem de Porto Alegre - 2020 (via satélite)..... | 110 |
| Figura 18 - Novo projeto do bairro Praia de Belas - 1961..... | 113 |
| Figura 19 - Planta com especificidades de cada área - 1970..... | 114 |
| Figura 20 - Vista aérea da Praia de Belas - 2012 | 124 |

LISTA DE SIGLAS

| | |
|--------------|---|
| BID | Banco Interamericano de Desenvolvimento |
| DNOS | Departamento Nacional de Obras e Saneamento |
| FEE | Fundação de Economia e Estatística |
| IHGRS | Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul |
| MARGS | Museu de Arte do Rio Grande do Sul |
| PMPA | Prefeitura Municipal de Porto Alegre |
| PRR | Partido Republicano Rio-grandense |
| SMAM | Secretaria do Meio Ambiente de Porto Alegre |
| SMOV | Secretaria Municipal de Obras e Viação |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| INTRODUÇÃO | 15 |
| 1. PORTO ALEGRE E O MEIO AMBIENTE | 26 |
| 1.1. O conceito de natureza..... | 28 |
| 1.2. A cidade: a ocupação do espaço territorial..... | 32 |
| 1.2.1. Século XVIII - o espaço natural como condicionante..... | 37 |
| 1.2.2. Século XIX - simbiose entre a natureza e a cidade..... | 39 |
| 1.2.3. Século XX - imposição sobre o ambiente natural..... | 45 |
| 1.2.4. Diferentes paisagens no tempo..... | 58 |
| 1.3. As águas: as facetas do rio Guaíba..... | 63 |
| 1.4. A margem: a questão dos aterramentos..... | 68 |
| 2. PLANEJAMENTO URBANO DE PORTO ALEGRE | 74 |
| 2.1. As iniciativas urbanísticas..... | 79 |
| 2.1.1. Plano Geral de Melhoramentos | 82 |
| 2.1.2. As contribuições de Paiva e Ubatuba..... | 89 |
| 2.1.3. Anteprojeto do Plano Diretor..... | 93 |
| 2.2. O Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre..... | 100 |
| 3. INTERVENÇÕES NO GUAÍBA | 107 |
| 3.1. O processo de aterramento..... | 111 |
| 3.2. O avançar sobre as águas..... | 112 |
| 3.3. Idealizado <i>versus</i> executado..... | 116 |
| 3.4. Tão perto e tão longe das águas do Guaíba..... | 119 |
| 3.5. A paisagem, o lugar e o comportamento..... | 122 |

| | |
|---|-----|
| 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 125 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 132 |

INTRODUÇÃO

Evidentemente, esses espaços marítimos devem ser medidos na escala dos homens, sem o que suas histórias não poderiam ser suficientemente compreensíveis ou sequer pensáveis.
(BRAUDEL, 2016, p.169)

O raciocínio espacial braudeliano abriu fecundos caminhos para a comunicação entre a história e a geografia, ainda que este fato ocorresse em um momento no qual as ciências humanas passavam por redefinições e tendiam a amplas generalizações – tinham por ambição compreender o mundo inteiro.

Para além da aproximação com outras ciências, o entendimento de Braudel mostrava-se mais abrangente acerca da história. Apesar de creditar o homem como seu centro, inferia que ela também poderia ultrapassá-lo e alcançar o meio que o enquadra, criando assim o conceito de geo-física¹. Jason W. Moore (2003, p. 431), em seu ensaio sobre a relação entre o capitalismo e a ecologia, argumenta contra uma visão convencional que se tem de que Braudel considerava o meio ambiente como um pano de fundo em seus estudos. Para ele, o historiador demonstrou como a sociedade e a ecologia se moldam ativamente, utilizando para isso seu sofisticado entendimento sobre as camadas de tempo, espaço e natureza.

Seria injusto não mencionar Lucien Febvre como um historiador que, tempos antes de Braudel, ainda em 1922, já estava atento às considerações da geografia nos estudos históricos. Contudo, percebe-se em sua obra *A Terra e a evolução humana: introdução geográfica à história* (1991) que houve uma redução da capacidade de articulação com esta ciência, empregando-a, no geral, de forma mais utilitarista. *Lucien Febvre use to say “history is man”. I on the other hand say: “history is man and everything else”. Everything is history: soil, climate, geological movements*² (BRAUDEL *apud* MOORE, 2003, p. 431).

Na tentativa de se captar uma história mais abrangente, Fernand Braudel deparou-se com

¹ Guilherme Ribeiro propôs que o surgimento do conceito geo-física, criado por Fernand Braudel, se deu a partir de duas matrizes: francesa e alemã. Pela matriz francesa, haveria a necessidade de investir-se mais no estudo da sociedade, enquanto sob a ótica dos alemães, o Estado era observado em excesso. O conceito não derivaria apenas da “fusão de duas tradições, mas seu aperfeiçoamento em uma tessitura cuidadosamente equilibrada”. Em suma, ele teria surgido como uma “ferramenta capaz de perscrutar como o meio ambiente e o espaço construído integraram o processo histórico de longa duração que transformou a superfície terrestre em ecúmeno - o que significa escavar seus efeitos na composição da vida social” (RIBEIRO, 2015, p. 608).

² “Lucien Febvre costumava dizer “história é o homem”. Eu, por outro lado, digo: “história é o homem e tudo mais”. Tudo é história: solo, clima, movimentos geológicos” (BRAUDEL *apud* MOORE, 2003, p. 431, tradução nossa).

a importância do tempo para o estudo da história e, tal fato, o colocou como precursor na observação das questões teóricas acerca do tempo para esta disciplina. Ao dar conta da natureza, representadas pelas características geográficas do Mar Mediterrâneo e de suas cercanias, como parte da pesquisa sobre Filipe II, rei da Espanha no século XVI, Braudel percebeu e sistematizou a existência de um tempo múltiplo³, promovendo assim uma articulação entre o evento e a estrutura. Assim, os *Annales*, liderados por Braudel em sua segunda geração, passaram a observar o tempo considerando a dialética de mudança e permanência (REIS, 1996, p. 246).

Há muito está evidenciado que a reflexão sobre o tempo é de grande valia para os historiadores que têm nele os fios condutores de suas pesquisas. Quando não, estes tornam-se seus próprios conceitos. Ao incluir o meio ambiente como objeto nos estudos, é preciso ter clareza na relação entre o “tempo natural” e o “tempo da consciência”⁴, evocando um terceiro tempo que fizesse a intermediação entre os dois primeiros (REIS, 1996).

Concorda-se com José Augusto Drummond no sentido de que a questão acerca do tempo é sempre um bom início para refletir sobre pesquisas que fletam com a história ambiental. A capacidade explicativa deste campo de estudo traz arraigada a necessidade do entendimento em relação ao conceito de tempo, já que, “o tempo das culturas humanas está contido num tempo geológico ou natural muito mais amplo” (DRUMMOND, 1991, p. 179).

É importante ressaltar que as inquietações relativas ao meio ambiente não estão alocadas apenas nos últimos séculos. Pesquisas históricas demonstraram que as indagações ambientais estiveram presentes nas preocupações dos intelectuais desde os primeiros tempos. Clarence Glacken (1967, p. vii), em seu texto clássico *Traces on the Rodian Shore*, identificou três principais questões acerca da natureza presentes na mentalidade humana.

In the history of Western thought, men have persistently asked three questions concerning the habitable earth and their relationship to it. Is the earth, which is obviously a fit environment for man and other organic life, a purposefully made creation? Have its climates, its relief, the configuration of continents influenced the moral and social nature of individuals, and have they had as influence in moulding the character and nature of human culture? In his long tenure of the earth, in what

³ Para Braudel (1958, p. 749-751), o tempo estaria dividido em três e caberia à História a articulação dos mesmos: tempo da estrutura (longa duração), tempo da conjuntura (média duração) e tempo do acontecimento (curta duração).

⁴ José Carlos Reis (1996, p. 249) coloca o tempo natural como sendo aquele que é “reversível, não direcionado, contínuo, uniforme, irreflexivo, repetitivo, circular” no qual a permanência é uma constante, enquanto que o tempo da consciência seria “irreversível, direcionado, heterogêneo, descontínuo, múltiplo e reflexivo”, pertencente ao mundo humano e baseado em mudanças.

*manner has man changed it from its hypothetical pristine condition.*⁵ (GLACKEN, 1967, p. vii)

Em outras palavras, essas indagações de cunho científico e filosófico sempre habitaram, de alguma forma, os pensamentos humanos. Entretanto, o próprio autor buscou compreender em que ponto esses questionamentos poderiam estar associados com a modernidade, ponderando-os.

Nesse sentido, demonstrou-se que o questionamento inicial dizia respeito à existência de um sentido da natureza em si mesma, enquanto o segundo almejava compreender se o ambiente poderia ser visto como um fator de influência na vida dos seres humanos. Essas questões já se encontravam arraigadas nas reflexões filosóficas e no pensamento científico das sociedades ocidentais até o século XVIII. No que tange à terceira indagação, alguns estudiosos da contemporaneidade endossaram a argumentação de Glacken, ao considerar que as transformações provocadas pelo homem na natureza ocasionando desgaste e destruição ao ambiente foram tematizadas apenas na modernidade⁶.

Assim sendo, a discussão ambiental foi posta na atualidade como decorrência da territorialização das sociedades que revelou inúmeros exemplos de interações dos homens com o meio ambiente. Com isso, um maior entendimento sobre o mundo no qual os homens habitam e com o qual interagem constantemente passou a ser fundamental para a compreensão de sua própria existência (PÁDUA, 2012, p. 20).

O município de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, conta com uma geografia diversificada presente nos 496.682 km² de sua área territorial. A cidade possui ainda uma grande porção de água cravejada no centro de seu eixo de urbanização, o denominado Guaíba⁷,

⁵ “na história do pensamento Ocidental, os homens têm feito persistentemente três perguntas sobre a Terra e sua relação com ela. Será que a Terra, obviamente um ambiente adequado para o homem e outras formas de vida orgânicas, é uma criação feita propositalmente? Seu clima, seu relevo, a configuração dos continentes influenciaram a natureza moral e social dos indivíduos e tiveram influência na conformação do caráter e da natureza da cultura humana? Em sua longa permanência na Terra, de que modo o homem mudou sua hipotética condição primitiva?” (GLACKEN, 1967, p. vii, tradução nossa).

⁶ Como exemplo de concordância com a visão de Glacken, citamos José Augusto Pádua (2012, p. 17) ao ratificar que as “elaborações sobre a terceira pergunta apareceram [nos tempos mais remotos] no que se refere aos melhoramentos da paisagem a partir das artes e do trabalho” pois “o tema da capacidade da ação humana para degradar, ou mesmo destruir, o mundo natural é essencialmente moderno”.

⁷ Atualmente, a posição de negação à nomenclatura de rio Guaíba já está consagrada no meio científico, subsidiada pelos parâmetros geográficos que determinam o Guaíba como um lago, visto este não possuir desnível entre a sua cabeceira e a foz, principal indício para não caracterizá-lo como um rio. No entanto, popularmente, este elemento natural segue sendo identificado por rio Guaíba. Sob este argumento, diversos trabalhos científicos foram desenvolvidos sem a pretensão de adentrar-se na discussão sobre a denominação destas águas e, em vários deles, o recurso utilizado para este fim é referir-se a ele como “Guaíba” apenas, não

com cerca de 496 km² de extensão. Apesar de ser considerado geograficamente um lago, devido suas características físicas, o Guaíba é incorporado e referenciado pela população porto-alegrense como um rio e pertence, historicamente, ao cotidiano das pessoas que vivem na cidade, partilhando das vantagens e desvantagens da proximidade do território com as suas águas.

Cabe então a este fato geográfico propiciar algumas especificidades à cidade que avança sobre ele, representada não só pela península que adentra o rio como também por uma parte insular, identificada por 16 ilhas, sendo 14 delas pertencentes ao município de Porto Alegre. Além de estabelecer a ligação da cidade com outros locais, o Guaíba tornou-se de vital importância para a economia da região, sendo utilizado, principalmente a partir do século XIX, como entreposto de uma vasta região agrícola e industrial.

A interação da população residente em Porto Alegre com este rio tem sido bastante explorada pela historiografia local, principalmente os aspectos enquadrados sob a ótica social, cultural ou econômica e que estão localizados, temporalmente, entre as últimas décadas do século XIX e a primeira metade do século XX. Entre os objetos de pesquisa mais discutidos no âmbito da História, foram observados: a enchente de 1941; os aterros na margem norte e central da cidade, executados entre as décadas de 1840 e 1940, para finalidades tanto públicas como particulares, embora a construção progressiva e organizada destes tenha se dado a partir da esfera pública, com característica utilitarista em grande medida; a execução do projeto do Cais do Porto Mauá e a construção da Ponte Getúlio Vargas, entregue à cidade em 1958.

Destaca-se que a maior parte das pesquisas está situada no período que antecede a construção da ponte que atravessa o Guaíba, ligando por via terrestre a capital ao sul do Estado, e que tem como grande inovação à época seu vão móvel, permitindo a passagem de navios de grande porte quando o mesmo é alçado. A historiografia local considera a construção da Ponte Getúlio Vargas uma ruptura, já que os caminhos líquidos foram substituídos pelos terrestres, impactando desta forma a economia, a cultura e o cotidiano da sociedade local.

A análise historiográfica revelou que a relação de Porto Alegre com o rio Guaíba pode ser estudada sob diferentes ângulos, sendo todos eles detentores de características específicas,

necessitando de uma caracterização geográfica que anteceda o seu nome próprio, ou mantendo a referência de rio. Apoiando-se neste autores, nesta pesquisa, o Guaíba será designado ou pelo seu nome próprio ou com o termo rio antecedendo-o, já que o interesse desta pesquisa não passa pela discussão em torno da classificação desta porção de água localizada em Porto Alegre.

observadas através de variados eixos, como o econômico, o social, o cultural ou o ambiental. A partir desta constatação, inicialmente, decidiu-se compreender os motivos de haver, ao longo do século XX, um distanciamento entre Porto Alegre e as águas do Guaíba, materializado através da construção de pontes para transpô-lo, de muros com o objetivo de evitar os grandes alagamentos na cidade ou de aterros que afastam as margens da população.

O interesse público e comercial, relativamente recente, pela orla do Guaíba despertou a curiosidade de se entender o porquê pouco foi feito nesta região até os dias atuais, já que o Guaíba, assim como o pôr do sol que ele propicia, é notado como algo expressivamente belo aos olhos humanos e que muito orgulha a população porto-alegrense. Entretanto, ao mesmo tempo que este atributo natural envaidece a sociedade da capital gaúcha e é palco de disputa para a construção de empreendimentos imobiliários diversificados, como *shopping centers*, condomínios residenciais, torres comerciais, museus, entre outros, é também sinônimo de descaso histórico por parte desta mesma população.

O lugar do rio Guaíba, enquanto elemento natural, no cotidiano da cidade de Porto Alegre não é bem compreendido. Trata-se de uma bonita paisagem, de um recurso com o qual pode-se obter apenas vantagens econômicas ou de um possível problema para uma cidade moderna e, por isso, seria melhor mantê-lo a uma distância segura?

A partir de um olhar mais abrangente e preliminar para o tema nota-se que há, de fato, uma complexidade no que tange à convivência da capital gaúcha com o rio. Assim, para a escolha do objeto de pesquisa, procurou-se observar quais aspectos evidenciavam a interação do município com o rio, tendo como premissa a perspectiva ambiental. Deparou-se com uma questão que, há alguns anos, serve de base para pesquisas na área de arquitetura e urbanismo, porém ainda é pouco explorada pela historiografia local: os aterros realizados na margem sul da cidade de Porto Alegre, tendo como foco aqueles executados na região identificada atualmente como bairro Praia de Belas, que abrange desde o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros até o início do bairro Cristal.

Assim, pretende-se compreender como se deu a intervenção ambiental na cidade de Porto Alegre, a partir dos aterros executados na margem sul, decorrente dos modelos de planejamento urbano elaborados pelo Poder Executivo municipal entre os anos de 1914 e 1959.

É importante ressaltar que os aterros não podem ser considerados como uma estratégia peculiar da capital sul-rio-grandense, já que, executados tanto pela esfera pública como pela

privada, outros municípios também recorreram a esta mesma prática visando a diferentes finalidades. Em se tratando dos aterros realizados em Porto Alegre, estes tiveram início ainda em meados do século XIX, por iniciativa privada e pública, tendo como predominância as razões utilitárias para a sua execução (ESCOSTEGUY, 1993, p. 143). Adentrando o século XX, nota-se que a prática do aterramento, inicialmente executada nas margens central e norte da cidade, ficou sob a responsabilidade do poder público que a utilizou como parte integrante dos projetos urbanísticos atrelados à promoção de um maior desenvolvimento da navegação fluvial e ao embelezamento da zona do porto (MONTEIRO, 1995, p. 37).

Alhures mencionado, o objeto central desta pesquisa, os aterros executados no bairro Praia de Belas, localizado na porção sul do município, traz no âmago de sua concepção e de sua execução uma violenta intervenção no meio ambiente. Considerando-se a hostilidade desta obra pública em relação ao espaço natural na qual ela é executada, alguns tópicos afloraram após a definição do objeto. Por que aterrar uma área cuja margem original ainda não havia sido ocupada pelo espaço urbano? Quais foram os projetos considerados para a idealização do aterro? A interferência em um espaço natural é observada no projeto vencedor? De qual forma? Este projeto perdura até a completa realização do aterro, mais de uma década depois de sua formalização legal? Quais as consequências em relação ao quadro ambiental deste ecossistema a partir dos aterramentos?

É claro que as ocupações e as transformações dos espaços provocam mudanças na realidade que os envolve e os define. Os espaços são naturais, mas também passam a ser elementos sociais e culturais quando transformados pela ação humana. Assim aconteceu com os aterros executados ao longo da orla do Guaíba, que alteraram a dinâmica da cidade e de seu cotidiano, além de provocarem alterações nos ecossistemas que os circundavam.

Desta forma, o presente trabalho busca compreender a relação de Porto Alegre com o rio Guaíba a partir das intervenções realizadas no ambiente natural com o objetivo de ampliação da área territorial no trecho sul da cidade.

Na contemporaneidade, a questão ambiental é muito discutida em nossa sociedade e está em pauta na imprensa diariamente, principalmente no que diz respeito às áreas de maior prevalência de espaços naturais. Para além desta abordagem, é também crescente o interesse por perspectivas que dialogam com a modernização e a urbanização das cidades, refletindo acerca da dimensão urbana da natureza, fato que esteve intrinsecamente ligado a esta investigação.

Nos tempos mais recentes, os clamores públicos por maior responsabilidade ambiental, passando a considerar os pressupostos naturais da vida social, atingiram também a história como campo da ciência e, desde a década de 1970, alguns centros universitários e profissionais da área se debruçaram sobre este tema. Com isso, uma nova linha de interpretação da história passou a ser percorrida, tendo por finalidade, segundo Worster, *understanding of how humans have been affected by their natural environment through time, how they have affected that environment and with what results*⁸ (WORSTER, 1990, p. 1089).

As últimas décadas nos mostraram que a relação da sociedade humana com o mundo natural não tem de ser relativizada e que, para analisá-la sob os parâmetros da ciência histórica, deve-se ter como premissa todo o rigor científico que a disciplina nos exige. Afinal, “convém lembrar que a História Ambiental é, antes de tudo, História. E o risco de naturalização dos processos sociais deve ser afastado” (MARTINEZ, 2005, p. 32). Outro aspecto a ser reforçado, que é intrínseco ao desenvolvimento de uma pesquisa que articule com alguns parâmetros da História Ambiental, é seu caráter interdisciplinar. A parceria com outras áreas é vital para os estudos deste campo historiográfico e, como poderá ser observado ao longo deste texto as problematizações acerca da História foram articuladas frequentemente com as constatações provenientes da Geografia, da Ecologia e do Urbanismo.

O interesse da história em relação ao natural, nesta pesquisa, diz respeito às mudanças ambientais que são parte da história dos homens, não importa se atingindo, sendo atingida ou acelerada pela ação humana (BARCA, 2012, p.7). Em um sentido mais amplo, corrobora-se com a visão de Donald Worster para a qual a história ambiental não deve ser vista como uma redução, mas como uma possibilidade de ampliação da análise histórica, já que busca-se compreender “o papel e o lugar da natureza na vida humana” (WORSTER, 1991, p. 199-202). Tendo em vista este panorama, fez-se necessário, nesta pesquisa, entender qual o papel do rio Guaíba na cidade de Porto Alegre e a ação desta sobre ele.

A assimilação de que o fenômeno da urbanização pode trazer como consequência malefícios ao meio ambiente é levantada por Abadia Maia e Flávio Santos (2016, p. 2), em um trabalho no qual eles apontam que a degradação ambiental poderia ser considerada como uma consequência do desenfreio e contínuo sistema capitalista presente em nossa sociedade. No entanto, é preciso ponderar essas afirmações. Entre os historiadores ambientais, já é

⁸ “o entendimento de como os humanos foram afetados e afetam o ambiente natural ao longo do tempo e quais os resultados” (WORSTER, 1990, p. 1089, tradução nossa).

perceptível o abandono da visão do “homem devastador”, ou seja, as relações do humano com a natureza prenderem-se somente ao estudo das ações que danificam o meio ambiente. Atualmente, já se afirma que não só estas relações fazem parte da interação complexa entre o homem e a natureza, como há também aquelas que são criadoras e construtivas (PÁDUA, 2012, p. 36).

Outro fator relevante que esteve presente ao longo desta pesquisa e pode ser, de certa forma, observado nesta dissertação é a questão da interdisciplinaridade. A partir desta, foi possível promover um intenso diálogo com as ciências exatas, físicas e naturais. Assim, foi igualmente necessário compreender a diversidade teórica de algumas áreas da ciência pouco conhecidas para uma historiadora. Somente de posse de novos conhecimentos, ainda que iniciais, foi possível uma qualificação adequada do objeto desta pesquisa, situando-o então dentro dos parâmetros da História.

Em termos de fontes, o *Plano Diretor de 1959* é reconhecido como fonte primária principal para esta pesquisa, que também se debruçou em documentação disponível nos acervos documentais da Secretaria do Planejamento, da Secretaria do Meio Ambiente e da Prefeitura de Porto Alegre, assim como se utilizou da imprensa local para rastrear a relevância de algumas questões à época que dialogavam com o objeto central da pesquisa.

No aspecto da metodologia utilizada para a concepção deste trabalho, favorecemos a decupagem das fontes selecionadas e sua categorização. O *Plano Diretor de 1959* foi, inicialmente, examinado em seu próprio conteúdo, notando todos os aspectos qualitativos impregnados nele. Como passo posterior, esta fonte foi confrontada com as leis e com os atos regulatórios que tinham alguma relação com a questão dos aterramentos na região da Praia de Belas. Algumas atas de reunião de antigos secretários municipais também foram incorporadas ao *corpus documental*, permitindo fazer uma correlação entre o que estava planejado, em relação ao aterramento do bairro Praia de Belas, e o que foi, de fato, executado.

Vale reforçar que também foi necessário analisar os planos urbanísticos que antecederam o primeiro *Plano Diretor de Porto Alegre*, já que a discussão sobre o aterramento na região da Praia de Belas configurava-se nestes também. O ponto de partida foi o *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento*, de 1914, considerado a gênese deste modelo de planejamento focado na modernização da capital gaúcha.

Embora esta pesquisa possua raízes assentadas na problemática da história ambiental urbana, pretendeu-se promover uma associação do objeto de investigação com o processo de

urbanização e de modernização pelo qual a cidade de Porto Alegre passou a partir da década de 1910 e que se sedimentou nos hábitos, costumes e mentalidade de sua sociedade nas décadas seguintes. A transformação do espaço urbano de Porto Alegre esteve articulada com as mudanças socioeconômicas ocorridas no Rio Grande do Sul. O estado, que cumpriu, historicamente, funções ligadas ao abastecimento e ao comércio interno, esteve em contraposição com o contexto brasileiro de país exportador, para o qual, naquele momento, a produção de café era considerada a força central para a sua inserção no mercado internacional.

Isto posto, o conhecimento obtido a partir da historiografia de Porto Alegre tornou-se essencial, constituindo-se como um dos pilares para composição da pesquisa. Então, buscou-se promover um diálogo entre esta e a documentação oficial utilizada como fonte, com o objetivo de se obter uma síntese da presença do Guaíba na vida da cidade, à luz da perspectiva da modernização urbana. Nestes termos, por meio da historiografia da cidade, investigou-se como os espaços ambientais foram percebidos na história da capital como parte do espaço social nela existente.

Por conseguinte, os textos que fazem referência ao período histórico abordado, tal qual aqueles que lançam luz a décadas anteriores, foram consultados com o objetivo de se compreender o cenário no qual as obras de modernização foram realizadas na cidade de Porto Alegre, assim como o impacto destas na sociedade local. Charles Monteiro (1995, p. 141) refletiu que “o viés progressista-conservador deste projeto de modernização provoca a perda de parte da soberania popular em relação à construção e à gestão de meio urbano, instaurando de forma autoritária um novo regime de imagens e um novo padrão de sociabilidade no espaço urbano”. Desta forma, foi possível a compreensão de como o imaginário social havia sido forjado e como este, considerando as questões socioambientais, também orbitava em torno do Guaíba e de suas margens.

Para fins de organização, a dissertação decorrente desta pesquisa foi organizada em três capítulos dispostos de forma a compreender a questão de fundo que norteou todo o estudo, ou seja, quais as motivações e de que modo foram executadas as intervenções ambientais na margem sul do rio Guaíba.

Três pilares foram fundamentais para a estruturação do primeiro capítulo: a cidade de Porto Alegre, as águas do Guaíba e a margem. Com isso, buscou-se compreender a relação da cidade com seu meio ambiente, neste caso, sobretudo, o rio Guaíba. Entretanto, se fez necessário retroceder temporalmente para observar as interações deste município com o rio,

tendo por base a historiografia local já consagrada nestes termos.

Para avançar no entendimento das transformações ocorridas na capital gaúcha, elegeu-se como um dos mais importantes o fenômeno da urbanização, que acometeu não só Porto Alegre, mas todas as capitais do país na primeira metade do século XX, sendo um grande motivador destas mudanças. Assim, o projeto de modernização que se impôs à cidade de Porto Alegre, naquele período, foi analisado considerando as suas vertentes políticas.

A forma como o desenvolvimento urbano foi articulado aos aspectos naturais deste território acaba por revelar a conexão entre a cidade, a sociedade e a natureza, tendo como foco de análise o avanço da cidade sobre o rio, na forma de aterros que delinham a região centro-sul da capital gaúcha.

No segundo capítulo, observou-se como a questão do aterramento do rio Guaíba, em seu trecho sul, foi explorada no primeiro *Plano Diretor de Porto Alegre*, de 1959, oficializado a partir da *Lei nº 2.046/59*. Entretanto, houve a necessidade de um deslocamento cronológico para décadas anteriores a fim de que se pudesse compreender se e como este objeto havia sido incorporado nas propostas de remodelação da capital gaúcha concebidas a partir da década de 1910, já que estas estavam presentes na ossatura do próprio Plano Diretor.

Vale destacar que todas as iniciativas voltadas para a modernização da cidade foram geradas a partir de um contexto local bastante peculiar, visto que a administração pública municipal e estadual fizeram parte, nas primeiras décadas do século XX, de um modelo de governo longo em sua duração e com a presença de características notadamente autoritárias. Não obstante este fato, é preciso que o mesmo esteja igualmente articulado com o contexto nacional e internacional da época pesquisada e retratada nesta dissertação.

No terceiro e último capítulo da dissertação, será abordada a execução das obras de aterramento na região da Praia de Belas que, ao intervirem no limiar natural do rio junto ao bairro, acabaram por aumentar visivelmente a área da cidade através deste avanço sobre as águas do Guaíba.

Tendo em vista a simplicidade técnica para a realização de aterros, interessa-nos neste tópico compreender o porquê de postergar-se a realização destas obras por décadas, embora elas já estivessem contempladas em planos de urbanização concebidos ainda na década de 1910. Além disso, interessou-nos compreender se este processo afetou o ecossistema que circunda o Guaíba, em termos de impacto na vida animal e vegetal, assim como, o impacto

nas margens de outras cidades, igualmente banhadas pelo Guaíba.

Como fechamento do capítulo, levando-se em conta todos os levantamentos e análises promovidas durante esta pesquisa, foi possível inferir, neste tópico, uma das principais razões do afastamento da população porto-alegrense em relação ao rio Guaíba.

Diante deste quadro multifacetado que, apesar de balizado pela história ambiental urbana, mesclará temas sociais, políticas e mentais, esperamos contribuir para o surgimento de novas pesquisas na área que tenham correlação com as questões oriundas desta dissertação.

1. Porto Alegre e o meio ambiente

Para as nossas cidades metálicas, que melhor ornamentação que os cactos? Se não por outros motivos, já bastava o seu próprio nome - cacto - tão adequadamente cacofônico. (QUINTANA, 2005, p. 236)

Imbricadas na história da humanidade, as mudanças antrópicas nos territórios ocupados podem ser percebidas como fatores que nos permitem compreender as necessidades e ambições de uma determinada sociedade, com sua própria cultura, em uma determinada época. É importante considerar também que as paisagens, concretizadas por meio de suas formas, são criadas em diferentes momentos históricos mas coexistem na atualidade (SANTOS, 1996, p. 84).

O interesse na relação dos homens com a natureza é dado pelo fato de que as sociedades constroem seus ambientes em territórios nos quais interagem com diversos elementos biológicos e geológicos. Os exemplos gerados a partir destas interações são campos profícuos para estudos e análises, tanto do ponto de vista material como cultural, e a sua essencialidade advém da necessidade de entendimento do mundo que circunda e inclui o homem como um ser social.

Seguindo este raciocínio, não haveria como promover uma reflexão acerca da urbanização de uma cidade dissociando-a de seus elementos naturais e de suas transformações. Há variações no grau de interação entre os seres humanos e a natureza do local, possibilitando diferentes tipos de convivência entre ambos. Seria possível classificá-las de modo simplista, e até rudimentar, da seguinte forma: quando os elementos naturais transformam-se e adequam-se à nova paisagem urbana; quando estes apresentam-se menos mutáveis⁹ por variadas razões; quando eles sucumbem à urbanização e são sobrepostos de forma imperativa pela modernidade. Enfatiza-se que os diversos caminhos observados como interação não se apresentam como opções excludentes entre si, pois, em muitos casos, eles são múltiplos e concomitantes. Ademais, é importante destacar que não se deve outorgar somente ao homem ou à modernidade todas as mudanças nos elementos naturais - a natureza também transforma a si própria. A história ambiental traz como uma de suas premissas teóricas a mutabilidade da natureza, já que todos os ecossistemas, assim como o próprio universo, têm na mudança um

⁹ Worster (2012, p. 368) argumenta que trata-se de uma suposição romântica considerar um mundo natural estático, no qual a natureza se apresentaria sem perturbações. Stefania Barca (2012, p. 7) avança, afirmando que, na atualidade, já “está largamente aceita a noção de que nenhum ecossistema terrestre pode ser encontrado hoje que não tenha sido tocado de qualquer forma pela intervenção humana ao longo do tempo”.

elemento constitutivo de sua existência (BARCA, 2012, p. 7).

Tendo como contexto a cidade de Porto Alegre, subsidiado pela noção de que há uma troca incessante entre a sociedade que ocupa um determinado espaço e os elementos que nele estão dispostos¹⁰, espera-se discutir as mudanças ambientais na história humana observando a capacidade que o homem detém para a alteração e também para a aceleração dos processos próprios da natureza.

Apesar do binômio homem-natureza ser explorado ao longo desta pesquisa, vale reforçar que seu entendimento não se faz com base na forma dualista, pois pretende-se desenvolver uma abordagem mais complexa e reflexiva a respeito desta relação.

A ideia de que o homem, racional e concreto, passou a controlar a natureza, abstrata em seu sentido de existência, permitiu que fosse criada essa visão dualista de ambos, vistos como sujeito e objeto. Ou seja, um pensamento mecanicista atribuiu à razão humana grande prevalência sobre os demais elementos, entre eles, a própria natureza, que poderia ser dominada em proveito dos homens. Parte deste entendimento ainda persiste na mentalidade moderna e sua gênese pode ser observada na tese desenvolvida por Bacon (1597) e aproveitada por Thomas Hobbes, na obra *O Leviatã* (1668), na qual o “conhecimento é poder”¹¹. O homem seria então o ser que, através do seu saber racional, teria poder sobre todos os elementos do meio físico.

Na contramão desta visão, emana o pensamento de Karl Marx, no século XIX, que recusa o afastamento do homem em relação à natureza, colocando-a como um “outro lado” não pertencente a ele. Ao analisar o seu discurso, nota-se que, para Marx, o homem faz parte da natureza, embora não possa ser confundido com ela - “[...] a natureza tomada em abstrato, para si, fixada na separação do homem, não é nada para o homem” (MARX, 1972, p. 53). Como conclusão, tem-se que o homem, além de ser um ser oriundo e submisso às leis naturais, depende da natureza para a sua sobrevivência e não pode ser observado de forma apartada desta.

Pode-se acrescentar ao tema do dualismo entre o homem e a natureza, um outro

¹⁰ O conceito de “metabolismo social”, inicialmente definido por Karl Marx em *O Capital* (1985, v.1, t.1, p. 149) e recuperado por John Bellamy Foster (2000, p. 230), foi revitalizado e amplificado, podendo ser revisitado a partir da perspectiva da história ambiental, sendo compreendido como o fluxo de energia trocado entre as sociedades e o meio ambiente.

¹¹ Derivada do latim “*scientia potentia est*”.

questionamento de cunho filosófico, antagônico em relação ao que se abordou até o momento. Trata-se da dificuldade atual em promover-se a separação do que seria natureza (natural) em contraposição ao que seria artefato (artificial) em decorrência do avanço tecnológico e científico que se deu a partir do século XIX. A diminuição da fronteira entre o natural e o artificial evidencia-se na própria conceituação da natureza humana, causando impactos filosóficos no meio científico (MARICONDA, 2006).

Diante de ideias múltiplas acerca da natureza e do homem coexistindo com ela no eixo social caberia, neste momento, uma breve reflexão sobre o significado do conceito de natureza.

1.1. O conceito de natureza

Caro a esta pesquisa, o conceito de natureza sofreu grandes variações a partir das mudanças epistemológicas ocorridas no século XX e propiciou novos olhares aos estudos com enfoque ambiental. Vale lembrar, que a discussão acerca deste conceito não está temporalmente localizada exclusivamente na contemporaneidade. De acordo com Glacken (1967, p. 11), já havia uma reflexão em torno dele desde a Antiguidade clássica, quando os pensadores passaram a enfrentar questionamentos sobre o tema.

A origem mais imediata do vocábulo natureza pode ser localizada no dicionário como derivação do termo *natura*, do latim, estando este associado a *natus*, particípio do verbo nascer (MICHAELIS, 2020). Seu significado permaneceria ligado etimologicamente a este verbo, representando também o surgir. O termo latino, por sua vez, foi traduzido do conceito grego *physis* que, criado pelos filósofos pré-socráticos, mostrava-se mais abrangente do que o de natureza. Bornheim (1999, p. 10-12) explica que, para os gregos, seu significado de fonte originária vinha do reino vegetal e era utilizado para representar não só o universo concreto como também o espiritual e o psíquico.

No mundo grego antigo, os filósofos creditavam vida ao universo da natureza em virtude de seu movimento contínuo e incessante (SHELDRAKE, 1993, p. 54). Entretanto, cabe ressaltar que, assim como outros conceitos, a mutabilidade de seu sentido não permite que se trace uma linha reta que liga o termo natureza, empregado atualmente, com o grego *physis*.

Revisitado em variadas épocas, o conceito sofreu alterações e ressignificações, já que a

natureza faz parte da existência humana e, segundo alguns entendimentos, ela até antecede o ser humano, sendo a força que move o universo. Com o avançar dos tempos, o conceito enquadrou-se por outros olhares próprios de cada momento, tornando-se uma das mais complexas palavras da linguagem humana ao carregar muitas oscilações ao longo da história da interrogação filosófica (WILLIAMS, 1983, p. 219).

Assim, ao relacionar a visão contemporânea com o mundo antigo acerca da natureza, nota-se uma grande mudança no sentido deste conceito, posto que, na Antiguidade, ele era visto como força ativa e autônoma enquanto, no período moderno, se emudece e passa a servir ao homem (PRIGOGINE; STENGERS, 1991, p. 36-37).

O dualismo entre a natureza e o homem se estabelece quando a primeira, associada ao natural, ao primitivo e ao original, se contrapõe aos elementos vinculados à cultura, sendo esta fabricada pelos homens em sociedades. A advertência feita por Bornheim, também neste sentido, revela o caráter dualista no qual o próprio significado do conceito, quando aplicado em oposição ao homem, parece reafirmá-lo.

Hoje, a natureza tende a confundir-se sempre mais com o objeto das ciências da natureza, com algo que pode ser dominado pelo homem, que pode ser posto a seu serviço e canalizado em termos de técnica. Desta forma, a natureza transforma-se em expressão de vontade de poder. (BORNHEIM, 1999, p.11)

Pode-se atribuir como hipótese para esta separação as construções linguísticas consagradas. Assim, concorda-se com Williams (2011, p. 89) quando ele afirma que “a ideia de natureza contém, embora muitas vezes de modo despercebido, uma quantidade extraordinária da história humana”. Este autor inglês, em uma de suas obras¹², tentou percorrer os caminhos de algumas palavras-chave que estiveram presentes em outros trabalhos seus¹³ e que se mostraram centrais na observância das sociedades. Entre essas, ele se debruçou sobre a história do conceito de natureza.

Em uma síntese, *a posteriori*, estabeleceu-se que dois sentidos diferentes foram relacionados à natureza, tendo o Ocidente como perspectiva. Um deles referia-se a um estado na natureza ou a uma qualificação de algo; um segundo sentido estaria assentado na constituição do mundo físico. Sendo assim,

¹² O livro de Raymond Williams “*Keywords: a vocabulary of culture and society*”, publicado na Inglaterra, em 1977, foi traduzido para o português e intitulado “Palavras-chave” (2007).

¹³ O autor explica que o livro “*Keywords*” foi gerado como uma consequência de suas próprias indagações no desenvolvimento das obras “*Cultura e Sociedade*” (1958) e “*The Long Revolution*” (1961).

A associação e, então, a fusão de um nome para a qualidade com um nome para as coisas observadas possui história precisa. É uma formação central do pensamento idealista. O que se buscava na natureza era um princípio essencial. A multiplicidade das coisas e dos processos da vida poderiam ser então mentalmente organizados em torno de uma única essência ou princípio: a natureza. (WILLIAMS, 2011, p. 91)

Isto posto, frente a um conceito tão amplo, prefere-se compreendê-lo em contraposição ao entendimento de que a natureza para ser considerada como tal, deveria ser intocada pelos homens. Há muito esta ideia já foi superada pelos estudiosos. O historiador William Cronon (1995), por exemplo, evocou o conceito de *wilderness*, que poderia ser compreendido como o mito de uma “natureza intocada”, já que a natureza estaria invariavelmente em contato com os seres humanos que a usam e a transformam pelo simples fato de viverem nela.

A natureza que carregamos dentro de nós é tão importante quanto a natureza que nos cerca, porque a natureza que está dentro de nós é com certeza o motor que dirige nossas interações com a natureza física, neste contínuo processo de transformação homem/natureza (CRONON, 1995, p. 23).

Assume-se, portanto, que uma interpretação maniqueísta do conceito de natureza em nada poderia agregar ao saber científico. Sendo assim, não nos fixaremos em uma visão dualista, que separa sua composição entre seu posicionamento na mente humana e a mudança física realizada em nas superfícies. Ao contrário, seguiremos tendo como base a integração entre as duas esferas: paisagem e sujeito. Ou seja, nesta pesquisa, a natureza foi considerada sob a perspectiva de que os seres humanos convivem nela e com ela, atuando como agentes de transformações constantes e sendo, da mesma forma, impactados por estas mudanças.

Para além dos debates promovidos entre os intelectuais que orbitam as ciências humanas, seria interessante obter-se também uma definição clássica do conceito de natureza, proveniente das ciências naturais. Charles Darwin teve que concebê-la ao desenvolver a fundamentação para a seleção natural¹⁴, considerando-a autônoma, proveniente de um princípio de ação em sua própria existência (BEER, 1971, p. 114-116). Contudo, o entendimento sobre o evolucionismo de Darwin foi também bastante distorcido e, por muitas vezes, utilizado como argumento para endossar erroneamente teses racistas e deterministas através do “darwinismo social”. Talvez por isso, observou-se um afastamento entre as ciências naturais e as sociais ao longo do século XX, revertendo este quadro somente no final deste mesmo século. “As nascentes ciências sociais, em todas as vertentes hoje consagradas, combateram esses reducionismos e rejeitaram as explicações da cultura através da biologia ou

¹⁴ O princípio da seleção natural é a força-motriz da teoria da evolução presente no clássico “A Origem das Espécies” (1859), de Charles Darwin.

de qualquer ciência natural” (DRUMMOND, 1991, p. 179).

A ampla definição que se pode ter de natureza converteu-se em uma generalização do conceito.

A natureza é uma ordem e um processo que nós não criamos, e ela continuará a existir na nossa ausência [...]. Ainda assim, a natureza é uma criação das nossas mentes, e por mais que nos esforcemos para ver o que ela é objetivamente em si mesma, por si mesma e para si mesma, em grande medida caímos presos nas grades da nossa própria consciência e nas nossas redes de significados. (WORSTER, 1991, p. 210)

Pode-se dizer que há uma ambiguidade intrínseca ao conceito, pois, ao mesmo tempo que ele pode definir o surgimento dos elementos constitutivos da vida e do universo, também pode colocar-se como oposição a tudo que se refere aos homens. De forma simples e clara, Pádua (2012, p. 24) sintetizou que “o espanto da palavra *natureza* está em unificar conceitualmente as incontáveis manifestações de uma realidade extremamente complexa e diversificada, produzindo uma aproximação entre o mais distante e o mais próximo, do *Big Bang* ao gato da casa”.

Donald Worster, historiador ambiental norte-americano considerado precursor nos estudos da história ambiental, mostra-se crítico ao discurso que aproxima a natureza dos artefatos humanos, ou seja, das marcas deixadas pelos homens nela própria. No ponto de vista deste pesquisador, vale conservar a distinção entre a natureza e o homem

pois ela nos lembra que há forças operando no mundo e que nem todas elas nascem dos humanos; algumas delas são espontâneas e autogeradas. O ambiente construído expressa a cultura. O seu estudo já progrediu bastante com a história da arquitetura, da tecnologia e da cidade [...]. Assim, quando ultrapassamos o mundo auto-refletido da humanidade e chegamos à esfera não-humana, a história ambiental encontra o seu principal tema de estudos. (WORSTER, 1991, p. 201)

É importante destacar que Worster, sendo um defensor desta linha de pesquisa, pretende esclarecer que, mais do que discutir acerca do conceito de natureza, ele visa promover uma delimitação de espaço de atuação no qual somente um historiador ambiental poderia atuar.

Ainda neste intenso debate intelectual sobre os limites da natureza, deparamo-nos com o posicionamento do sociólogo francês Edgar Morin que, no século XX, sugere em seus estudos a substituição da especialização dos saberes pelo conceito de complexidade¹⁵ e, ao refletir acerca do homem e sua relação com a natureza, preferiu classificá-lo como um ser

¹⁵ O debate sobre a complexidade é proposto na obra “O Método” (1977), de Edgar Morin.

tanto biológico como cultural, fazendo com que a humanidade se defrontasse com o seu lado instintivo e animal. Em síntese, para ele,

A Natureza é o que religa, articula, faz comunicar em profundidade o antropológico ao biológico e ao físico. Precisamos então reencontrar a Natureza para reencontrar a nossa Natureza, como haviam sentido os românticos, autênticos guardiões da complexidade durante o século da grande Simplificação. A partir de então, vemos que a natureza que nos afasta da Natureza constitui um desenvolvimento da Natureza, e nos aproxima ao mais íntimo da Natureza da Natureza. A Natureza da Natureza está em nossa natureza. (MORIN, 2005, p. 451)

Este debate conceitual ainda segue presente no âmago da história ambiental e, de certa forma, alimenta a complexidade nas pesquisas que se desenvolvem a partir deste prisma. Conforme afirmou Donald Worster, a história ambiental teria também como função a ampliação de uma análise histórica, incorporando a diversidade dos sistemas e não reduzindo-os. Assim, ela abrangeria variados assuntos em detrimento de lançar alguma nova e enigmática especialidade (WORSTER, 1991, p. 202).

Nesta pesquisa, como mencionado, preferiu-se o amparo da ideia de imbricamento entre natureza e sociedade, desenvolvida por Erik Swyngedouw (2001, p. 86). Por meio desta, elucida-se que as relações sociais se estabelecem metabolizando o meio ambiente natural e, a partir deste arranjo, a sociedade e a natureza transformam-se mutuamente e “novas formas sacionaturais¹⁶ são instituídas”.

1.2. A cidade: a ocupação do espaço territorial

Ao refletirmos acerca da natureza no espaço territorial contemporâneo, não há como desviar do fenômeno da constituição das cidades. Pode-se dizer que elas seriam a manifestação mais objetiva da produção da humanidade, sendo também um meio concreto a partir do qual se expressa a organização social do homem moderno. Neste sentido, a “natureza urbana” demonstra-se de forma ampla e inclusiva por meio da combinação de árvores e edifícios, de rios e ruas (SEDREZ, 2013, p. 59)

Os espaços urbanos atuais surgiram a partir da ocupação de um espaço natural pré-existente à presença humana. Isto posto, é evidente que se estabeleceu uma relação do homem

¹⁶ O termo “sacionatureza” colabora e acaba por integrar o natural e o social, facilitando as análises que necessitam destas duas perspectivas operando em conjunto para promover-se uma reflexão. É importante ressaltar que, no caso deste termo, embora as palavras social e natural tenham sido unidas, elas preservam seu radical, demonstrando que não houve absorção de uma em função da outra.

com estes lugares, que sofreram contínuas transformações ao longo do tempo, embora a progressão das mudanças não tenha sido sempre constante. Nos últimos séculos, principalmente a partir da segunda metade do século XX e no decurso do século XXI, as alterações ocorreram de modo cada vez mais acelerado. Com isso, cidades inteiras surgiram e modificaram seus espaços com o objetivo de atender a demandas econômicas, políticas e sociais.

Apesar de uma cidade ser observada, no geral, por suas características específicas e dinâmica própria, há que se considerar também que ela possui uma narrativa em comum com outras cidades. Esta ultrapassa fronteiras políticas, demonstrando um funcionamento em rede, ou seja, uma cidade afeta outros lugares e é afetada por dinâmicas impostas por outras cidades. Compondo, desta forma, um sistema integrado (SEDREZ, 2013, p. 59-60). Ao perceber de forma mais abrangente as relações entre os seres humanos, a natureza e as cidades nota-se o quão complexos podem ser os estudos que se utilizam destes parâmetros.

Tendo isso em vista, a história ambiental urbana se constitui, atualmente, como uma das principais vertentes da história ambiental e se consolidou neste campo de estudo, observando e compreendendo a relação homem-natureza fundamentada na materialização das cidades modernas.

Hoje, a cidade é a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pela formação econômica e social capitalista. Na cidade, a separação homem-natureza, a atomização das relações e as desigualdades sociais se mostram de forma eloquente. (CARLOS, 1999, p. 26)

O entendimento da natureza como algo desvinculado do homem e que se encerra em si mesmo acabou, por tempos, excluindo o fenômeno da formação das cidades do campo da história ambiental. Este ambiente construído obteve progresso com o seu estudo feito a partir da história da cidade (WORSTER, 1991, p. 4). Assim, a cidade surgiu como uma categoria de análise tanto para a história, como para a geografia.

Em se tratando especificamente da aproximação com a história, a mutabilidade e as contradições de “ordem” e “caos”¹⁷ implícitas às cidades demonstram o vasto campo que esta temática se apresenta aos olhos dos historiadores, já que esta dimensão histórica é percebida como algo essencialmente dinâmico e permanentemente inacabado (CARLOS, 1999, p. 57).

¹⁷ A ideia do caos, é oposta à ideia de ordem e estaria associada “as imagens de ruínas e devastações modernas” produzidas por meio do processo contínuo de metamorfose da cidade (CARLOS, 1999, p. 67).

A formação das primeiras cidades, que surgiram nas margens dos rios Tigre e Eufrates, por volta de 5000 a.C., já carregavam consigo a ideia da realização humana no território. Entretanto, em cada período histórico, é evidente que a cidade se materializa de diferentes formas. Nela, o homem deixa as marcas de sua produção e de seu movimento ao longo do tempo. Assim, interage e se apropria dos elementos naturais, transformando a paisagem e se misturando a esta. O espaço geográfico está em constante atualização e reprodução, sendo que, em cada época, a relação entre o espaço e a sociedade é única. Os espaços tendem a atender as demandas específicas de sua sociedade e, com isso, a cidade se reorganiza e se recria constantemente. Com o avançar dos tempos, os processos tornam-se cada vez mais acelerados (SANTOS, 1994, p.24).

Como visto anteriormente, os diálogos entre mudanças e continuidades são terrenos férteis para historiadores e, quando se trata de compreender a relação homem-natureza-cidade inseridas nas complexas perspectivas de rupturas e continuidades, a história ambiental urbana se deleita, pois, afinal, [...] *city building required extensive modification of ecosystems and created new landscapes. City living stressed resources*¹⁸ (KEYES, 2000, p. 381). Ou seja, poder-se-ia considerar a cidade como um ponto ideal de análise das convergências e das divergências existentes na relação humana com a natureza.

Um dos primeiros temas a serem discutidos com persistência na historiografia, tendo a história ambiental urbana como base, foi a questão do saneamento básico, incluindo as redes de abastecimento de água e de tratamento de esgoto.

Críticos a este exaustivo enfoque temático, Simonini e Ferreira (2013, p. 10) argumentaram que há uma evidente carência nos estudos que pensem para além da degradação ambiental, seja por meio da poluição das águas ou do ar. Para estes pesquisadores, o olhar dirigido exclusivamente para estes objetos impedem que se perceba outras marcas que a estruturação de uma cidade pode deixar no meio ambiente, como: as matas queimadas, a contenção de rios, o desmonte de morros etc.

Os estudiosos chegaram a esta conclusão após organizar um índice com as análises mais recorrentes neste campo de estudo. Deste modo, elas foram agrupadas da seguinte forma:

- a) a análise do efeito das cidades no meio ambiente; b) a análise do impacto do meio ambiente nas cidades; c) o estudo da responsabilidade social desses impactos e

¹⁸ “[...] a construção da cidade exigiu ampla modificação dos ecossistemas e criou novas paisagens. A vida na cidade pressiona os recursos” (KEYES, 2000, p. 381, tradução nossa).

efeitos para mitigar os problemas ambientais; e d) o exame do meio construído e sua gestão e lugar na vida do homem, dentro de um contexto físico. (SIMONINI; FERREIRA, 2013, p. 12)

Uma vez que a história ambiental tem entre suas premissas preocupar-se com a ação humana desenfreada no meio natural, a história ambiental urbana traz à tona questões que permeiam a administração de recursos naturais em uma cidade, tentando-se evitar a degradação ambiental provocada pela má gestão do local.

Alguns exemplos que demonstram relações construídas inadequadamente com o meio ambiente estão presentes nas pautas contemporâneas. Entre estes, pode-se destacar as inundações, que promovem consequências desastrosas para as sociedades, comumente vivenciadas por aqueles que residem em grandes cidades. Muitas delas tiveram origem a partir de planejamentos incompletos e que não consideraram a manutenção de uma relação harmoniosa com os recursos hídricos. A sobreposição do concreto à paisagem natural, sem um adequado planejamento, tornou-se fonte de problemas urbanos. A conciliação entre as cidades e o ambiente natural se faz obrigatória para que se possa pensar na continuidade da vida humana no planeta no longo prazo.

É deste modo que esta pesquisa se orquestrou. Tendo como delimitação temporal o período entre 1914 e 1959, ela esteve fundamentada na história ambiental urbana e teve como interesse primordial a problematização da relação da cidade de Porto Alegre com o meio natural no qual foi inserida. Observou-se como um intenso processo de urbanização e modernização atribuiu para a cidade novos contornos em sua face oeste, onde esta faz fronteira com o rio Guaíba e convive com a alteração da paisagem e suas margens.

Ressalta-se que, para além de Porto Alegre ser observada, nesta pesquisa, a partir de seu processo de urbanização, ela deve ser igualmente enquadrada pelo fenômeno da metropolização. As metrópoles podem ser percebidas como o resultado mais bem acabado do processo de urbanização. De acordo com Ferreira (2013, p. 2), “o processo de metropolização” do espaço, cujos códigos metropolitanos são inseridos não somente no espaço territorial como também nas identidades dos lugares, guarda ligação com o discurso de associação entre modernização, progresso, desenvolvimento e homogeneização que implica em tensões constantes para a sua sedimentação.

Ressalta-se que, adotaremos como sentido para o conceito de metropolização aquele aplicado até a década de 1970, ou seja, que era oriundo do processo de urbanização e

acompanhou a transformação de um país agrário em um país urbano industrial, na primeira metade do século XX.

A metropolização, em sua fase inicial, era então caracterizada pelo crescimento urbano extensivo, que incorporava núcleos urbanos tradicionais à cidade central. Este modelo de organização determinava no espaço a existência e interação de um centro, no qual estavam concentradas as principais atividades econômicas, as áreas habitacionais mais valorizadas e uma infraestrutura urbana eficiente, com uma periferia, que servia de moradia para a grande massa da população de baixa renda. A partir da década de 1980, alcançando os dias atuais, o conceito de metropolização assumiu uma nova forma, substituindo antigas edificações e criando outras áreas centrais. Estas novas áreas centrais surgem, principalmente, pelo processo de verticalização de espaços residenciais com alta qualidade ambiental e que dispõem de boa infra-estrutura em termos de serviços e de locomoção, acarretando um deslocamento intra-urbano associado a uma ascensão social e busca de símbolos de *status*. Concomitantemente, nota-se o enfraquecimento dos centros históricos, localizados na cidade central (LACERDA *et al.*, 2000, p. 79).

A “modernização”, ancorada no modelo pós-Segunda Guerra Mundial, está intrinsecamente ligada às justificativas para a concepção dos espaços urbanos, trazendo arraigado consigo o termo “progresso”. Esta dupla conceitual revela o conceito-síntese “desenvolvimento”, que se apropria de uma carga ideológica e torna-se um paradigma a ser seguido no projeto civilizatório do Ocidente, sendo também caro aos estudos que carregam os aspectos da urbanização em sua ossatura (RUA, 2007, p. 149).

Os elementos naturais que estão no território ou ao redor da cidade de Porto Alegre são parte de sua história e estiveram presentes invariavelmente no projeto de desenvolvimento e de urbanização da cidade. Neste capítulo pretende-se promover uma análise que considere a modernização observada neste município, ao longo do tempo, e o seu relacionamento com os elementos naturais existentes em seu território, tendo como foco a margem existente com o rio Guaíba, a qual delinea a parte oeste da cidade. Embora o objeto desta pesquisa esteja situado entre as décadas de 1940 e 1960, acreditamos na importância de retrocedermos brevemente na história da cidade a fim de compreendermos os eixos que mais se destacam nesta conexão entre cidade e natureza, nos diferentes períodos.

1.2.1. Século XVIII - o espaço natural como condicionante

Inúmeros são os elementos naturais existentes no território da capital gaúcha. Eles são parte do espaço no qual se desenvolveu a atual cidade de Porto Alegre desde os seus primórdios.

Geograficamente, o baixo curso de quatro rios (Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí) une-se em uma desembocadura comum, o Guaíba, que tem seu fluxo direcionado até a Lagoa dos Patos, em um trecho de aproximadamente 50 quilômetros, onde ocorre a transição entre o sistema fluvial e a laguna. Depois, finalmente, é conduzido para seu encontro com o mar (FIGURA 1). Especialmente na margem leste do Guaíba, alguns promontórios se pronunciam sobre o rio, e “Porto Alegre instalou-se na encosta norte do mais setentrional desses promontórios, em frente à área deltaica da foz dos quatro rios, ou Delta do Jacuí” (ESCOSTEGUY, 1993, p. 27).

FIGURA 1 - Rio Guaíba e Lagoa dos Patos



FONTE: *Research Gate*, 2020.

Desde a ocupação destas terras até a sua urbanização e modernização, tempos depois, a Porto Alegre sempre esteve envolta em questões com as águas do Guaíba. Afinal, o rio é um elemento natural inerente à cidade e que precede a existência desta, tendo na proximidade com o Guaíba um vigoroso dispositivo para a sua criação e desenvolvimento.

A história deste território, assim como no restante do país, também foi marcada pela presença indígena em tempos anteriores aos da colonização portuguesa. No entanto, nesta pesquisa, nos interessou observar quando este local começou a consolidar-se em termos de

espaço organizado. Esse fato pode ser datado por volta do século XVIII, a partir da instalação de casais portugueses açorianos, enviados pela Coroa portuguesa para povoar a terra das Missões Jesuíticas espanholas as quais Portugal pretendia alcançar. Devido à ineficácia da diplomacia à época, não houve a consolidação de uma nova fronteira e os casais açorianos que habitavam este território não contaram com a tutela de um Estado por vinte anos, seguindo suas vidas de forma autônoma e independente (FRANCO, 2008, p. 9).

O Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRS) considerou o dia 26 de março de 1772 como a data oficial para celebrar a fundação da cidade de Porto Alegre. Esta referência é utilizada em virtude da data em que se foi criada a Freguesia de São Francisco do Porto dos Casais¹⁹, visto que esta definiu os limites para o povoado que já se encontrava neste local há pelo menos vinte anos, circunscrevendo-os à uma área pré-estabelecida. Riopardense de Macedo apontou que um ano depois da fundação, a Freguesia passaria a ser conhecida por Porto Alegre e já teria marcado neste território as suas primeiras praças e ruas (1973, p. 66). Nesta pesquisa, considerou-se a adoção do nome Porto Alegre como um marco no qual o espaço urbano organizado passava a ser preenchido oficialmente, embora ainda de forma tímida.

A consolidação de Porto Alegre como um espaço potencialmente urbano esteve vinculada a razões de ordem política e militar. Segundo Escosteguy (1993, p. 26),

[...] os primeiros ocupantes de que se tem registro, militares e agricultores, foram trazidos por iniciativa governamental, em função de objetivos estratégicos: a demarcação de limites após o Tratado de Madri e a pretendida colonização por Portugal de seus novos territórios nas Missões.

Aproveitou-se das características geográficas do local para a implementação de um projeto de cidade, cuja peculiaridade seria a de fortalecer a colonização portuguesa e a de conter possíveis avanços de outros povos interessados nestas terras brasileiras. Aplica-se, no entanto, uma exceção aos primitivos sesmeiros que instalaram-se na região, como em outros campos disponíveis, para a criação de gado.

A povoação instalada neste local também colheu benefícios de sua localização e, aos poucos, tornou-se uma escala obrigatória no fluxo de pessoas e de carga que transitavam pela região. Para entender a intimidade deste território com a navegação, recorre-se uma vez mais

¹⁹ Ressalta-se que a importância da existência de um porto na cidade se revela na adoção do substantivo “porto” nas várias identidades atribuídas ao município, no período de sua formação Franco (2008, p. 10) argumenta que: “[...] desde os primeiros vagidos, a cidade foi chamadas de porto: Porto Dorneles, Porto de Viamão, Porto dos Casais”.

à geografia, que nos explica que as águas do Guaíba, ao encontrarem a base granítica do morro, escavaram o porto (MACEDO, 1968, p. 48) sugerindo um sistema de navegação combinado (fluvial e lagunar) e permitindo, desta forma, que embarcações com diferentes calados²⁰ navegassem no local. Este fato tornou-se um ponto relevante na intermediação, favorecendo o comércio e sua população (ESCOSTEGUY, 1993, p. 28).

A atividade comercial daquele período era, em grande parte, executada através das águas, seja pelo transporte marítimo ou fluvial, e o local onde Porto Alegre se consolidou, serviu-se de suas características geográficas para estreitar relações por meio do Guaíba.

A historiografia já inclui a navegação fluvial no processo histórico do Rio Grande do Sul e a sua importância como principal meio de transporte interior²¹ é reconhecida ao longo dos séculos XVIII e XIX, avançando até o final da República Velha, já no século XX. Após este período, esta atividade apresenta um sensível declínio, tornando-se secundária para a economia, política e sociedade do local (REINHEIMER, 2007, p.10).

1.2.2. Século XIX - uma simbiose entre a natureza e a cidade

Porto Alegre é, assim, exemplo de cidade em que a paisagem natural pode ajudar e ser ajudada pela beleza estritamente urbana (FRANCO, 2008, p. 138).

Se o primeiro núcleo da cidade decorreu de razões políticas estratégicas, pouco tempo depois, como já se viu, evidenciou-se sua habilidade no trato comercial, devido, principalmente, à presença de caminhos aquáticos apropriados para o transporte fluvial.

No início do século XIX, Porto Alegre era um núcleo ainda pouco povoado²² mas tinha uma posição de destaque em relação aos demais pertencentes à Capitania, por abrigar a sede

²⁰ Trata-se de um termo utilizado pelos órgãos da Marinha para informar a profundidade em que os barcos e navios estão submersos na água. É determinado a partir da distância entre a quilha do navio e a lâmina da água.

²¹ A relação entre o transporte fluvial e os demais meios, considerando o período da fundação de Porto Alegre até as décadas iniciais do século XX, era bastante desigual e tinha a prevalência dos caminhos líquidos sobre os demais. A construção da primeira estrada de ferro foi autorizada pela Lei Provincial nº 599, de 10 de janeiro de 1866, no entanto, a fala do Vice-Presidente da Província, Antônio Augusto Pereira da Cunha, deixa explícita a falta de apreço por outro meio de transporte: “Na ordem dos grandes melhoramentos que reclama esta Província, há outros que são mais urgentes e merecem ser preferidos ao avultado dispêndio de uma férrea para São Leopoldo” (ESTRADA..., 1897, p. 39).

²² De acordo com o relatório da Fundação de Economia e Estatística (FEE), em 1803, a população de Porto Alegre era composta por 3.927 habitantes, incluindo a população rural.

do governo, desde 1773, e também por sua posição geográfica favorável em relação ao Guaíba. Este fato fez do local um ponto fundamental para o sistema de navegação, tornando-se o entreposto de uma região agrícola e, no futuro, industrial, que propiciou um crescimento urbano contínuo desde então (ESCOSTEGUY, 1993, p. 30). Naquele momento, a cidade tinha sob seu controle o comércio e o abastecimento dos agricultores e núcleos instalados na bacia do Jacuí.

A importância de Porto Alegre, no contexto gaúcho, esteve vinculada diretamente às possibilidades que os caminhos aquáticos apresentaram ao longo de sua história, contribuindo para o deslocamento de mercadorias, pessoas e ideias.

Porto Alegre, na depressão central, situada na confluência de uma rede de caminhos fluviais e terrestres, a cem quilômetros da orla marítima, será também o ponto de chegada e partida para o mar. Vão se concentrar aí interesses políticos, militares e econômicos, será também para o interior e exterior, um estuário cultural. (MEDEIROS, 1964, p. 73)

Para além dos olhares internos, ainda no século XIX, alguns viajantes e cronistas referiam-se a Porto Alegre como um local que se anunciava a partir da paisagem na qual estava envolto, ou seja, os elementos naturais estavam relacionados à descrição da cidade de modo intrínseco e eram utilizados para além de sua adjetivação, ou seja, tanto para o enaltecimento desta terra, como para a demonstração dos aspectos negativos da mesma. Apreciando este período, percebe-se, através dos relatos, que a natureza esteve imbricada no cotidiano da cidade.

Figura-se entre os viajantes mais citados nos estudos sobre o Rio Grande do Sul, no século XIX, Auguste Saint-Hilaire, que esteve no Brasil entre os anos de 1816 e 1822. No ano de 1820, em viagem pela capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, tratou de descrever suas paisagens, cultura, sociedade e características da economia e política do local.

A partir de seus escritos²³, Saint-Hilaire evidenciou, entre outras coisas, a percepção que tinha da proximidade de Porto Alegre com o Guaíba. Para ele, era uma grande vantagem para esta cidade ser uma porção de terra que avançava sobre estas águas.

Situada à margem de uma lagoa, que se estende até o mar, podendo, ao mesmo tempo, comunicar-se com o interior por vários rios navegáveis, cuja foz fica diante de seu porto, a cidade de Porto Alegre deve, necessariamente, tornar-se em breve, rica e florescente. [...] Pode ser considerada como principal entreposto da Capitania,

²³ A primeira edição da obra “Viagem ao Rio Grande do Sul” foi publicada somente em 1887, ou seja, 34 anos após a morte de Auguste Saint-Hilaire. Vale frisar também que a primeira edição da obra em língua portuguesa se deu apenas no ano de 1935.

sobretudo das regiões que ficam ao noroeste (SAINT-HILAIRE, [1820] 1987, p. 46).

No entanto, sua descrição sobre a cidade revelava também a falta de cuidado e de apreço por parte de seus habitantes no que diz respeito às águas que tanto contribuía, naquele período, para o desenvolvimento do local.

As encruzilhadas, os terrenos baldios e, principalmente, as margens da lagoa estão entulhadas de sujeira; os habitantes só bebem água da lagoa e continuamente veem-se negros encher seus cântaros no mesmo lugar que os outros acabam de lavar suas mais emporcalhadas vasilhas (SAINT-HILAIRE, [1820] 1987, p. 46).

O comerciante inglês John Luccock, que também passou pelo Brasil em 1809, descreveu Porto Alegre da seguinte forma em seus relatos: “Como capital, sua influência é larga; como centro comercial, é chave de uma grande extensão de território e de muitos rios navegáveis” (LUCCOCK, [1820] 1975, p. 122). Mais uma vez, é possível notar que os caminhos aquáticos eram percebidos não só como componentes da cidade, mas também atribuía-se a eles uma grande vantagem competitiva em relação a outros núcleos de povoamento.

Em relação às observações estrangeiras sobre as cidades brasileiras, é importante não perder de vista que elas eram percebidas e descritas por “olhares comprometidos com a gramática comportamental burguesa que se constituiria na Europa ao longo do século XIX [...], olhares avessos aos costumes locais” (MARINS, 2001, p. 29). De qualquer modo, é possível notar-se, a partir de variados relatos locais e estrangeiros, uma convivência conflitante da sociedade porto-alegrense com as águas do rio, tão úteis e tão desprezadas simultaneamente.

Não obstante o Guaíba ser um elemento essencial para o desenvolvimento econômico da região, ele também era relevante para o crescimento da cidade, pois suas águas abasteciam a população local e a falta de cuidado com elas acarretava problemas sanitários.

A estruturação de um abastecimento de água encanada na capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul foi tardia em relação a outras capitais brasileiras, ocorrendo apenas na segunda metade do século XIX, mais especificamente em 1862, quando a Companhia Hidráulica Porto-alegrense foi autorizada a operar, a partir do decreto de 07 de julho deste mesmo ano. A operação só foi viabilizada após a inserção do governo da província como acionista da empresa (SILVEIRA, 2009, p. 57-58).

A água, captada inicialmente da cabeceira do Arroio Sabão, era levada através de

encanamento até os chafarizes públicos (FIGURA 2).

FIGURA 2 - Chafariz da Praça Pedro II (atual Praça Marechal Deodoro)



FONTE: SPALDING, 1967.

Décadas anteriores à instalação da Companhia Hidráulica Porto-alegrense, as águas do Guaíba também mereceram destaque ao longo da Revolução Farroupilha. Utilizadas não só como parte estratégica na arte do enfrentamento militar, elas também serviram de referência para o assentamento dos grupos que habitavam a região, possibilitando ao Império e seu exército melhor planejar seus ataques e estruturar a sua defesa. Tendo em vista esta finalidade, desenvolveu-se a primeira planta da cidade de Porto Alegre no período imperial brasileiro (FIGURA 3). “A planta da cidade que registra os acontecimentos, principalmente os relativos aos ataques pelo Guaíba, foi executada pelo Império do Brasil” (MACEDO, 1973, p. 69).

FIGURA 3 - Primeira planta que representa toda a cidade de Porto Alegre (1837)



FONTE: Reprodução de cópia existente no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

Após os dez anos da Revolução Farroupilha, a ocupação do espaço da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul modificou-se e a este território agregaram-se outras áreas cultivadas, como a região do Vale dos Sinos, por exemplo. Roche ([1959] 1969, p. 269) considera esta como uma segunda fase na agricultura gaúcha, a julgar pelo aumento na produção e maior geração de excedentes, além de uma diversificação no cultivo. Somado a isso, este foi o período de retomada do fluxo imigratório, fato que contribuiu para a expansão das atividades econômicas e para o povoamento destas terras. A rede de comercialização que se engendrou nas colônias, segundo estudo de Roche, pode ser considerada como originária para a concentração de capital em Porto Alegre, possibilitando, posteriormente, a industrialização e modernização da cidade²⁴ (ROCHE, 1969, p. 403-432).

Como consequência, sentiu-se a necessidade do desenvolvimento de um sistema de transporte dos produtos entre as colônias e a cidade. Neste sentido, os caminhos aquáticos continuaram a ser bastante utilizados e lanchões, canoas e barcos a vapor cumpriam este papel. Em suma, nos anos finais da década de 1840, após o término da Revolução Farroupilha, diversas foram as ações associadas à navegação com o objetivo de tornar o transporte mais organizado e eficiente.

²⁴ Concorde-se com a argumentação de Escosteguy (1993, p. 103) quando, com base nos estudos desenvolvidos por Gunter Weimer, reflete que, apesar de se constatar que houve uma intensificação na atividade de construção na capital após 1845, principalmente na década de 1850, não se pode ignorar que, desde 1841, as operações de guerra não mais se situavam em Porto Alegre e, ainda neste mesmo ano, houve uma retomada das iniciativas relacionadas à produção de espaços na cidade.

Vale ressaltar que a industrialização, o desenvolvimento e a urbanização de Porto Alegre não ocorreram em virtude exclusiva do comércio estabelecido com a região das colônias. Em paralelo a isso, desde o século XVIII, já estava estabelecida uma rede de troca com a região da Campanha²⁵, que cumpria um papel igualmente importante para o desenvolvimento da capital.

Entende-se que o florescimento das relações comerciais esteve vinculado à capacidade de escoamento da produção e, com isso, cabia ao poder público ampliar a quantidade de vias de transporte e distribuição. Em meados do século XIX, a construção da primeira estrada de ferro em Porto Alegre, que ligava a cidade até São Leopoldo, marcou a entrada da região no transporte ferroviário. Inicialmente, a população não percebeu os benefícios da linha férrea, em virtude de seu trajeto não ter atendido de imediato as suas necessidades (ESTRADA..., 1867, p. 39). A partir da entrada dos caminhos férreos nas cidades, os trechos seguiram sendo ampliados pois o crescimento das cidades brasileiras esteve correlacionado com a criação e a multiplicação das ferrovias. Assim,

a construção de ferrovias, inicialmente servindo para o transporte aos portos dos produtos agrícolas do interior, vem a constituir um dos elementos mais importantes na formação da estrutura interna dos principais núcleos urbanos brasileiros (VIANNA JÚNIOR, 1976, p. 101)

Ao longo de todo o século XIX, Porto Alegre passou por variadas transformações, adentrando este século como uma cidade de estilo prosaico e saindo dele como parte constitutiva de uma nova fase do fenômeno urbano²⁶, que se ampliaria ainda mais no século seguinte.

Fundamental para a cidade no início dos anos de 1800, o rio Guaíba não perdeu sua importância em face da construção dos caminhos férreos, no entanto, deixa de ser uma alternativa exclusiva de transporte. No decorrer do século XIX, as águas são compreendidas pela sociedade porto-alegrense como uma ferramenta para o crescimento econômico da capital através de suas relações comerciais. Para além deste aspecto, o Guaíba, assim como os

²⁵ Alguns municípios da região da Campanha foram oficialmente criados entre 1846 e 1860. Entre eles estão: São Gabriel, Uruguaiana, Bagé, Encruzilhada, Canguçu, Livramento, Santa Maria e Itaquí (FORTES; WAGNER, 1963, p. 14).

²⁶ Monteiro (1995, p. 33-34) sintetiza que esta nova fase do fenômeno urbano, que inaugurou o século XX, foi “caracterizada pela crescente complexidade da organização dos grupos sociais no espaço urbano decorrente das transformações das estruturas política, social e econômica da sociedade brasileira [...]. Tais eram os novos elementos na equação urbana, por causa do dinamismo que imprimiram às relações sociais e à economia de Porto Alegre, tornaram necessário realizar um reordenamento urbano”.

demais elementos naturais, são observados como idílicos e colocados a serviço da construção de uma imagem aprazível do local²⁷.

1.2.3. Século XX - imposição sobre o ambiente natural

Eu escrevi um poema triste
E belo, apenas da sua tristeza.
Não vem de ti essa tristeza
Mas das mudanças do Tempo,
Que ora nos traz esperanças
Ora nos dá incerteza...
Nem importa, ao velho Tempo,
Que sejas fiel ou infiel...
Eu fico, junto à correnteza,
Olhando as horas tão breves...
E das cartas que me escreves
Faço barcos de papel!
(QUINTANA, 2005, p. 878-879)

Alçada à condição de metrópole, nas décadas iniciais do século XX, a cidade de Porto Alegre já estava estabelecida como um eixo central do sistema ferroviário regional. As ferrovias, em conjunto com os portos, completavam o circuito comercial da região, contribuindo para o desenvolvimento da mesma.

Como mencionado anteriormente, a transição entre o sistema fluvial e o lagunar existente neste trecho do Guaíba permite naturalmente a circulação de embarcações de diferentes portes e capacidades. Assim, o local tornou-se uma escala de transbordo e de interrupção obrigatória no tráfego fluvial (ESCOSTEGUY, 1993, p. 28).

A construção do cais do porto, no decênio 1910-1920, propiciou que a cidade florescesse no seu entorno, dando origem a novas ruas e estabelecimentos comerciais. Em 1913, o porto já contava com seu primeiro trecho de 140 metros finalizado e ficava de frente para importantes empreendimentos públicos construídos propositalmente nos arredores, entre eles: os prédios da Delegacia Fiscal, dos Correios e Telégrafos e da própria Alfândega.

Sérgio da Costa Franco (2000, p. 57) descreve que a expansão de Porto Alegre foi feita em “forma de leque”, devido ao seu sistema viário. O porto favoreceu não somente as trocas

²⁷ Barca (2012, p. 7) argumenta que “no início do século 19, natureza e história tornaram-se dois pilares fundamentais na construção ideológica dos Estados europeus modernos: a identidade da nação acabou por ser baseada na celebração de suas belezas e recursos naturais e a capacidade de controlar e melhorar os caracteres naturais dos territórios domésticos e coloniais passou a ser pré-requisito da soberania”.

regionais como também aquelas realizadas com outros países, ampliando, desta forma, as oportunidades para aqueles que viviam na capital e em suas proximidades.

Em 1927, o movimento de importação e exportação do Porto de Porto Alegre revela intenso intercâmbio entre a capital e portos dos países limítrofes Argentina e Uruguai, Estados Unidos, Alemanha, Bélgica, França, Holanda, Inglaterra, Itália, Portugal, Prússia, China e Japão. Realiza-se igualmente intenso intercâmbio com cerca de 16 portos brasileiros, desde os próximos de Santa Catarina até os do Rio Grande do Norte. (BAKOS, 1996, p. 22)

Em razão de sua privilegiada posição espacial em relação ao Delta do Jacuí, o aproveitamento dos recursos hídricos disponíveis na capital gaúcha, por parte de esferas dos poderes político e econômico, esteve em consonância com algumas práticas características dos movimentos citadinos de urbanização e modernização que se impuseram em solo brasileiro, acompanhando a tendência daquele período.

A capital gaúcha apresentou um processo de urbanização que muito se assemelhou, em sua forma, ao de outros municípios brasileiros, sendo a organização de cidades europeias²⁸ uma fonte de inspiração.

O *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* para Porto Alegre, desenvolvido em 1914 por João Moreira Maciel, mas revisado e reeditado em 1927, deixou explícitas as suas intenções, não apenas a partir da escolha de seu nome, como também no vocabulário de seu corpo textual. Em um relatório sobre o plano, publicado no jornal *A Federação*²⁹, nota-se a evidente preocupação com o aspecto visual da cidade, típicos dos projetos de urbanização da época: “Somos partidários de avenidas com no mínimo 22 metros de largura, arborizadas lateralmente, ou quando de mais largura arborizada ao centro e aos dois lados [...]” (COMISSÃO..., 1927, p. 3). A estética se justapunha às necessidades econômicas burguesas e se sobrepunha às preocupações com o impacto ambiental.

Embora se evidencie uma genuína inspiração nos projetos de modernização urbana executados em terras situadas do outro lado do oceano Atlântico, algumas características presentes no aspecto geofísico e político de Porto Alegre propiciaram uma relação peculiar da sociedade local com o espaço natural deste território. Além do limite tênue entre a terra e a água, que revelou especificidades tanto na formação como também no desenvolvimento da

²⁸ Assim como Porto Alegre, cidades como Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo e Buenos Aires buscavam a modernização de seus espaços urbanos lançando olhares a algumas cidades do continente europeu, sendo a Paris proposta por Haussmann, a consolidação de um ideal civilizatório para a época (PINHEIRO, 2011, p. 26).

²⁹ *A Federação* era um jornal gaúcho, fundado em 1884 e extinto em 1937, que atuou como órgão oficial do Partido Republicano Rio-grandense (PRR).

cidade, o esquema político vigente no Rio Grande do Sul também se diferenciava de outros aplicados nos demais estados brasileiros.

Na década de 1920, iniciaram-se variadas reformas que culminaram em grandes transformações do espaço urbano de Porto Alegre e, assim como em outras cidades brasileiras, os planejamentos destas foram estruturados com base no tripé: saneamento ambiental, embelezamento e segregação territorial (MARICATO, 2000, p. 3).

É importante não perder de vista que as reformas traziam consigo intenções por parte daqueles que estimulavam a execução das obras. Segundo Charles Monteiro (1995, p. 142), “o projeto da elite dirigente era, através da modernização da infra-estrutura e o controle do meio político urbano, obter o apoio da burguesia comercial e industrial para manter sua hegemonia política”. Ou seja, em nome do desenvolvimento, considerou-se projetos que não incluíam os anseios das classes populares. Ao contrário, expulsavam-nas da área central como forma de manter um cenário e um novo imaginário no qual a burguesia era a categoria a ser privilegiada. Desta forma, os populares dirigiram-se então para os bairros mais afastados do eixo principal da cidade, incluindo as ilhas do Delta do Jacuí, ou passaram a habitar precariamente as margens mais longínquas ao sul do Guaíba. Ainda que o fenômeno da periferização nos núcleos urbanos brasileiros não seja o objeto de análise desta pesquisa, vale mencionar que ele também poderia ser explicado a partir da modernização dos municípios (CARVALHO, 2002, p. 48).

Como parte dos planos de modernização de Porto Alegre, os aterramentos surgiram como solução eficiente para aumentar algumas áreas da cidade, tendo como pano de fundo sua modernização. Executados pela iniciativa privada décadas anteriores, os aterros que avançavam pelo rio Guaíba já eram uma realidade na capital. Entretanto, a diferença nos processos de aterramento efetuados ao longo do século XX é que estes, além de serem mais extensos, fizeram parte de políticas públicas do Estado.

Até a década de 1940, novos aterros foram feitos para a construção e ampliação do cais do porto e de seus armazéns. Os projetos de cunho político, com ambições de aburguesamento da cidade, modernizaram o local, aproveitando-se da íntima e proveitosa relação, em termos econômicos, estabelecida com o rio na região central, próxima ao cais³⁰. Todavia, nessas

³⁰ Este foi o momento de definição da área central da cidade na qual estabeleceu-se a conformação atual do trecho da margem do Guaíba ao norte. Nesta área aterrada, foram implementadas as avenidas Mauá, Sepúlveda e Júlio de Castilhos e as outras ruas que se dirigiam ao rio foram prolongadas (ESCOSTEGUY, 1993, p. 13).

reformas não se observou a preocupação de incluir o Guaíba como um elemento natural deste espaço geográfico. Ele era apontado como um diferencial na medida em que se tornava um caminho, literalmente, para a projeção econômica do município.

Em termos de orientação espacial, também é possível observar a centralidade do porto na organização que se impôs ao município. Isto significa que a transformação urbana teve no cais do porto seu ponto de convergência, no formato de construção das ruas já estabelecido desde o final do século XIX (FIGURA 4). O projeto modernizador foi também alvo de críticas, como as de Sérgio da Costa Franco (2008, p. 11), para quem a modernização em Porto Alegre “[...] assumiu uma disposição radial que tornou grandes as distâncias e mal conectados entre si os diversos arrabaldes”³¹. Esse modelo radial e a sua articulação visava o atendimento do centro, assim como proposto nos primeiros planos de urbanização e na forma como a cidade foi se desenvolvendo na segunda metade do século XIX.

FIGURA 4 - Estrutura em leque elaborada sobre planta de Porto Alegre (1888)



FONTE: Planta do acervo do IHGRGS com elaboração de estrutura em leque feita por Daniela M. Fialho. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO SUL. *Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre*. Porto Alegre, 2005 (em CD-ROM) 1888.

Em 1941, um fenômeno natural inabitual, considerando-se o seu alcance, impactou Porto Alegre. Entre os meses de abril e maio daquele ano, a cidade se deparou com uma

³¹ Os principais arrabaldes dispostos no término das varetas deste leque imaginário foram: Menino Deus, Azenha, Moinhos de Vento, Floresta e Petrópolis.

enchente atípica que esteve associada ao fenômeno do *El Niño*³². As enchentes em Porto Alegre decorrem do transbordo do Guaíba e do Delta do Jacuí, devido à existência de longos períodos chuvosos, de cinco a sete dias, e com alta precipitação. A explicação para a grave ocorrência na cidade, em 1941, foi a duração dos níveis das enchentes, que chegaram a dois meses ininterruptos (TUCCI, 1999, p. 6).

Cunhada pela imprensa da época de “a grande enchente de 1941”, o episódio, bastante estudado por pesquisadores de variadas áreas do conhecimento, provocou consequências na relação rio-capital. Citada até os dias atuais como desastrosa para a cidade, a enchente acabou por inundar o centro e as principais ruas da época, nas quais situavam-se importantes edificações públicas, como o Mercado Público e a Prefeitura Municipal.

As águas do Guaíba invadiram a cidade (FIGURA 5) e alcançaram a cota de 4,76 metros de altura (FIGURA 6), deixando um rastro de destruição com números calamitosos para uma cidade em expansão, como era Porto Alegre à época. De acordo com Rafael Guimarães, foram: 15 mil residências inundadas, 70 mil pessoas atingidas e 200 indústrias e 600 estabelecimentos alagados. No total, estimou-se um prejuízo estimado em 30 milhões de dólares (2013, p. 70-79).

A tragédia foi resultado de uma combinação de fatores. Para além da quantidade de água precipitada nesta bacia hidrográfica, deve-se levar em conta a direção dos ventos que, em alguns casos, podem represar a água, aumentando a dificuldade do escoamento.

FIGURA 5 - Regiões atingidas pela enchente de 1941

³² Torres (2012, p. 242) explica que “o fenômeno consiste em alterações significativas na distribuição da temperatura superficial das águas do Oceano Pacífico Equatorial.[...]. Alterando o clima no Pacífico Equatorial, as massas de ar quentes e úmidas provocam maiores volumes de chuva na costa oeste da América do Sul e secas na Austrália e na Indonésia. Na Região Sul, o fenômeno está associado como aumento das chuvas”.



FONTE: Ilustração sobre mapa do *Boletim Municipal* de 1941. *In*: GUIMARAENS, 2013, p. 47.

FIGURA 6 - Armazéns do Cais do Porto tomados pela água (1941)



FONTE: acervo Departamento de Esgotos Pluviais (DEP). *In*: GUIMARAENS, 2013, p. 61.

Em decorrência da “grande enchente”, projetou-se um sistema de proteção da cidade em relação ao rio: para o norte, houve o prolongamento do cais do porto, em direção a Navegantes e à foz do rio Gravataí; na região central, construiu-se um muro contínuo ao

longo dos armazéns do porto, isolando-os da área urbana; na margem sul, aterrou-se o trecho entre a Ponta da Cadeia e o bairro Cristal. Todos os aterramentos, novos e antigos, receberam a construção de diques para que se evitassem futuras inundações (ESCOSTEGUY, 1993, p. 13). O desenvolvimento da capital e o crescimento de novos bairros, após a catástrofe, acabou por privilegiar as áreas mais altas e mais distantes do rio.

A enchente de 1941 é popularmente vista como um marco na separação entre Porto Alegre e o rio Guaíba, posto que as várias intervenções executadas a partir desta tiveram como pretensão o afastamento das águas em relação às áreas que prosperavam na cidade. Alguns consideram este como o momento no qual “Porto Alegre deu as costas ao rio”.

É importante perceber que as enchentes não são apenas decorrentes de fenômenos naturais. Elas são também produto de um processo mais complexo, que combina o aspecto social com as variadas características ambientais do território. Lise Sedrez (2014, p. 184) enfatiza que

As condições do ecossistema – umidade, clima, bacias hidrográficas – são marcos importantes deste processo, mas apenas marcos iniciais. Tão importantes quanto estes são as transformações sociais deste ecossistema: aterros, canalização de rios, estruturas que acumulam ou dispersam as águas em pontos críticos da cidade. Tais transformações, por sua vez, são resultados de políticas públicas de habitação e transporte, especulação imobiliária. São resultados de visões idealizadas de cidade, de alocação de verbas em um setor ou em outro. A experiência da enchente influencia todos esses elementos.

Assim, tem-se que as enchentes não só advêm de uma conjunção de fatores socioambientais como também acarretam consequências no espaço geográfico onde se dá a sua ocorrência. Neste sentido, o processo das enchentes pode ser observado pelo viés da destruição, assim como pela perspectiva da construção (SEDREZ, 2014). No caso da enchente de 1941 vivenciada pela na capital gaúcha, diversas medidas foram tomadas a fim de se evitar novos transtornos para a cidade. Entre estas, a construção de muros, aterros e diques, que passaram a ser vistos pela opinião pública, *a posteriori*, como iniciativas que estimularam o afastamento de Porto Alegre com o Guaíba.

A importância em não se abordar de forma generalista a formação dos espaços a beira-rio decorre do fato de que não existe uma causa única e derradeira para a transformação do espaço urbano. O processo de modernização que se implementava na capital gaúcha deve ser percebido como algo mais amplo. Isto posto, pode-se apontar que as alterações antrópicas sobre as margens do rio resultaram não apenas de iniciativas oriundas de projetos de prevenção das enchentes, por exemplo. O projeto modernizador prescrito para a Porto Alegre

vislumbrava, em sua essência, a expansão de sua área urbana, tendo como foco a região central da cidade e seus arredores.

Durante o século XX, as intervenções ao longo das margens do Guaíba decorreram de objetivos variados. Na região central, já está historicamente estabelecido que houve um forte vínculo entre o acréscimo de áreas adquiridas sobre o rio e o incremento das atividades comerciais e portuárias. Embora Escosteguy (1993, p. 143) afirme que a hipótese de que a área central à beira-rio conformou-se apenas em virtude de razões utilitárias não se confirme plenamente, ele assegura que elas foram predominantes.

Alguns autores clássicos da historiografia local, como Jean Roche (1966) e Francisco de Riopardense de Macedo (1968), associaram a expansão do centro de Porto Alegre à sua situação geográfica e ao crescimento da navegação e do comércio originário desta. Entretanto, os olhares lançados por eles para essa questão eram mais abrangentes e consideravam diferentes obras como parte de um projeto geral e único para a cidade.

Em se tratando da margem sul, percebe-se um quadro de desenvolvimento desvinculado dos modelos de projetos urbanísticos que se imprimiam na cidade naquele momento. O próprio desenvolvimento dos bairros de Porto Alegre acabou por priorizar outras regiões, sendo que essa movimentação nem sempre é espontânea, podendo decorrer de causas políticas, sociais, ambientais ou econômicas. Para Francisco Riopardense de Macedo (1973, p. 223), os bairros de Porto Alegre surgiram por imposição de um ordenamento geográfico:

A linha de elevações, Morro do Osso³³, tem sido através destes dois séculos, a barreira que impede a urbanização para o lado sul, constituindo verdadeiro divisor dos três setores da população. O primário ocupando o lado meridional e os secundários e terciários estabelecendo-se no norte, com pequeno derrame pelas margens do Guaíba.

Até a década de 1920, as terras da margem sul que beiravam o rio eram consideradas uma zona de veraneio que, com o forte calor na cidade entre nos meses de janeiro e fevereiro, serviam como um apazível local para aqueles que não podiam deslocar-se para o litoral gaúcho.

Grupos de burgueses porto-alegrenses, entre os quais destacavam-se os descendentes de alemães, tinham preferência pelas praias da Tristeza, de Pedra Redonda e de Ipanema, para

³³ O Morro do Osso tem 143 metros de altura e localiza-se relativamente próximo ao limite do território com o Guaíba, entre os bairros de Ipanema, Tristeza e Cavallhada (zona sul de Porto Alegre). Desde 1994, abriga o Parque Natural do Morro do Osso que oferece uma bela vista da cidade para aqueles que o visitam.

buscar tanto lazer como descanso à beira do rio. Assim, eram proprietários de grandes e confortáveis chácaras para o uso familiar (MACHADO, 2014, p. 12). Em entrevistas feitas pela autora – Janete Machado – planejadas de acordo com os parâmetros estabelecidos pela História Oral, foi possível observar também que a qualidade das águas do Guaíba, na margem sul de Porto Alegre, entre as décadas de 1920 e 1940, estimularam as aquisições de terrenos e casas nas praias do rio e tinham por objetivo principal o veraneio: *“Sendo o atrativo maior, as águas limpas do Guaíba, muitos amigos vinham com a intenção de aproveitar o rio. O Guaíba era balneável e nas suas águas meus filhos mais velhos aprenderam a nadar, recebendo aulas de uma professora de natação”*³⁴ (MACHADO, 2014, p. 14).

Desta forma, as alterações da margem sul, durante o século XX, apresentaram características distintas daquelas efetuadas na margem norte e na região central da cidade. Para além de a região ser considerada um local para veraneio, tem-se também a presença de dois elementos naturais, a praia do Riacho e a praia de Belas, que não facilitavam a acessibilidade no núcleo urbano já consolidado mais ao centro e ao norte com esta parte da cidade. A barreira natural imposta foi superada somente no período entre a segunda metade da década de 1930 e o início dos anos 40, a partir da abertura da Avenida Borges de Medeiros (FIGURA 7), que conectou-se à praça Montevideu e, posteriormente, às avenidas Coronel Genuíno e Praia de Belas.

FIGURA 7 - Abertura da Avenida Borges de Medeiros



FONTE: *História Ilustrada de Porto Alegre*, Porto Alegre: Editora do Jornal Zero Hora, 1997.

É notável a diferença no desenvolvimento urbano entre as margens norte e sul da

³⁴ SILVEIRA, José Schmitt. Entrevista concedida à Janete Machado (MACHADO, 2014, p. 13-14).

cidade. Enquanto na margem norte e na região central, as obras do cais do porto e os processos de aterramento estão atrelados a um intenso desenvolvimento industrial e comercial, na margem sul a cidade parecia mais estática, pois o tempo nela passaria de forma mais lenta. Nas regiões mais ao sul, observavam-se as chácaras e casas de veraneios da burguesia local, enquanto na região mais próxima ao Arroio do Dilúvio os mais pobres acabavam se estabelecendo nas margens em moradias precárias. O descaso com este pedaço de margem do Guaíba pode ser observado pela falta de vias e de transportes que a delineassem.

O isolamento do caminho do sul dos outros eixos de expansão da cidade, o Caminho Novo, o Caminho do Passo da Areia, o Caminho do Meio e o Caminho da Azenha, transformou partes do litoral, de tão rara beleza em um depósito de lixo e coradouro de roupas. Muitas das ruas que desembocavam na enseada não tinham calçamento e o esgoto era ali despejado diretamente no Guaíba. (MACHADO, 2014, p. 65)

A tênue linha entre o rio e a cidade de Porto Alegre alterou-se várias vezes ao longo do século XX, tendo sempre a terra avançado sobre o rio, empurrando-o e alimentando este movimento de literal afastamento das águas. Vale enfatizar que, ao longo do século XX, principalmente na primeira metade deste, a cidade não enfrentava apenas problemas que relacionavam o município ao rio. Entretanto, algumas adversidades da ordem sanitária eram análogas à questão do Guaíba.

Os problemas centrais, levantados em 1947 pela Prefeitura de Porto Alegre junto a representantes da sociedade, foram formalizados no documento *Carta das Reivindicações*, publicado no *Jornal do Dia* (RS). O tópico sanitário, envolvendo a coleta e a distribuição de água e de esgoto e o calçamento da cidade, mostrou-se como sendo a espinha dorsal das questões problemáticas da capital gaúcha.

Foi nas visitas aos bairros, em contato direto com o povo que podemos formar uma idéia exata das suas necessidades. [...] De todos os recantos da cidade, colhi uma impressão que é unanime, a Prefeitura precisa, imediatamente, cuidar do abastecimento de água, dos esgotos e do calçamento. A Carta das Reivindicações da Cidade, para imediata execução pode ser mesmo sintetizada nestas três palavras: água, esgotos e calçamento. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 1947, p. 5).

Este documento, produzido pela Prefeitura da cidade à época, tinha como destinatários não só os leitores do veículo no qual o mesmo havia sido publicado, mas também dirigia-se ao Governador do Estado do Rio Grande do Sul, Walter Jobim, a quem solicitava verbas adicionais e pareceres favoráveis para empréstimos, em tom de súplica, para os problemas que se aplacavam no município, em virtude do orçamento municipal, segundo o próprio Prefeito Gabriel Pedro Moacyr, ser insuficiente para a solução destes: “este é o programa das realizações imediatas que a cidade exige, impraticável dentro dos recursos normais do seu

orçamento anual” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 1947, p.5). O dirigente de Porto Alegre, logo no início de seu mandato, consubstanciava na *Carta das Reivindicações* seu vasto plano administrativo.

Na carta, objetivava-se obter o auxílio do Estado no trato com a Companhia Energia Elétrica Rio-grandense e com a Carris, empresa responsável pelo transporte público da cidade, além de outras reivindicações que foram enumeradas no decorrer do texto publicado na imprensa: “Ao lado do problema dos concessionários, os serviços diretos da Prefeitura estão a exigir, também, prementes medidas, em pról, já não digo, do conforto dos munícipes, mas na defesa mesmo de sua vida” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 1947, p.5).

Fica evidenciado, a partir da *Carta das Reivindicações*, que o saneamento básico de Porto Alegre é visto como um problema que, há muito, prejudica o desenvolvimento mais igualitário de todas as regiões da cidade.

Não obstante esta questão, o documento ainda lista outras reivindicações que, de acordo com a Prefeitura, eram igualmente graves e importantes para os porto-alegrenses, visto terem sido apontadas por estes em assembleias realizadas nos diversos bairros da cidade. Elas apresentaram-se em ordem numérica no documento, que sugere um ordenamento no sentido de prioridade por parte do órgão executivo municipal:

I - Abastecimento público [...]; II - Limpeza pública [...]; III - Transportes coletivos [...]; IV - Abrigos para passageiros[...]; V - Tráfego urbano e sub-urbano[...]; VI - Habitação [...]; VII - Regime hospitalar [...]; VIII - Parques infantis e bibliotecas [...]; IX - Estádio municipal [...]; X - Recuperação das áreas da ilha e do Morro de Teresópolis [...]; XI - Avenida Beira-Rio [...]; XII - Desmonte do Morro Menino Deus e do Morro de Santa Tereza [...]; XIII - Canalização do Cascatinha [...]; XIV - Canalização do Riacho [...]; XV - Plano Diretor [...]; XVI - Cemitério da Tristeza [...]; XVII - Iluminação pública [...]; XVIII - Eficiência de serviço. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 1947, p. 6)

Diante deste ordenamento, nota-se que os projetos relacionados à execução do aterramento na região da Praia de Belas, assim como a estruturação deste novo bairro, apesar de constituírem-se como parte dos planos de urbanização desde 1914 não eram vistos como centrais para a cidade naquele momento. Esse fato nos faz refletir acerca do relativo descaso com o qual esta região foi observada pelo poder público até os tempos mais recentes.

Outro ponto que nos chamou a atenção na *Carta das Reivindicações* foi o fato de que outros projetos que orbitam em torno do aterro na Praia de Belas, como é o caso do desmonte dos morros do Menino Deus e de Santa Tereza, serem vistos como uma solução para os

problemas urbanos. Nesse sentido, percebe-se que não havia um interesse em refletir sobre os fatores ambientais característicos da região, era necessário apenas transpô-los, como se a natureza, em sua forma original, fosse um empecilho para a sociedade urbana e moderna. Desta forma, parecia ser mais fácil eliminá-la do que trabalhar em harmonização com esta.

Situação semelhante a esta ocorreu décadas antes no Estado do Rio de Janeiro quando, em 1904, sob a gestão do prefeito Pereira Passos, parte do Morro do Castelo foi destruída para a abertura da Avenida Central. Entretanto, somente entre 1920 e 1922, procedeu-se à demolição completa deste morro, considerado como um símbolo de um passado colonial pouco glorioso. O prefeito à época, Carlos Sampaio, justificou sua decisão com base na necessidade de higienização e modernização da cidade (BARROS, 2002). Além de Porto Alegre, outras cidades seguiram o exemplo do próprio Rio de Janeiro, ou seja, fizeram-se recorrentes no país decisões de eliminação de acidentes geográficos em prol do processo de urbanização e modernização que se estabeleceu em alguns municípios brasileiros em meados do século XX.

Ainda tratando-se da *Carta das Reivindicações*, a Prefeitura de Porto Alegre estipulou neste texto os prazos programados para a execução de alguns serviços técnicos, uma vez que fossem providos os recursos financeiros necessários para tais feitos. Entre estes, vale destacar o cronograma para a construção da Avenida Beira-Rio, de 9 anos, e para a canalização do Riacho, prazo de 6 anos. Tendo em vista a data de redação e publicação desta carta, almejava-se que estas obras fossem concluídas entre 1953 e 1956, o que não ocorreu.

As obras de canalização do Riacho que, além da transposição do leito, incluíam a construção de uma avenida em suas margens, com pistas sobre os diques laterais de contenção (Avenida Ipiranga), tiveram seu início na década de 1940, ainda sob a administração de Loureiro da Silva, e foram finalizadas mais de vinte anos depois. Os aterros na região da Praia de Belas e a própria avenida Beira-Rio, nomeada posteriormente por Avenida Praia de Belas, em homenagem ao bairro, avançaram em compasso com as obras no Riacho, sendo finalizados por completo somente no final da década de 1970. Embora nos anos de 1950, as obras do canal tenham seguido de forma mais lenta quando comparada ao aterramento na Praia de Belas que, naquele momento recebia olhares inspiradores por parte do poder público em possuir uma área livre para urbanização, aos moldes de Brasília (BURIN, 2008, p. 117).

Como resultado da *Carta*, foi publicado no próprio *Jornal do Dia*, pouco mais de um mês depois, no dia 25 de junho de 1947, a aprovação de um empréstimo de CR\$150 milhões

pelo Tribunal de Contas e pelo Conselho Administrativo do Estado para a Prefeitura de Porto Alegre a fim de que os serviços solicitados por ela e considerados como essenciais e urgentes pela mesma fossem executados (APROVADO..., *Jornal do Dia*, 1947, p.1). Vale ratificar que os serviços direcionados aos projetos correlacionados com o aterramento da Praia de Belas não foram plenamente executados na administração de Gabriel Pedro Moacyr, entre 1947 e 1948.

Oito anos depois deste pedido de empréstimo da Prefeitura da capital gaúcha através da *Carta das Reivindicações*, o chefe do Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), Thompson Flores, viajou até a capital do país com o objetivo de levantar 60 milhões de cruzeiros para o início das obras do aterro da Praia de Belas com o Governo Federal (60 MILHÕES..., 1955, p. 7). Vale salientar que a questão dos recursos para financiar a obra esteve presente em variados planos urbanísticos, de 1914 até 1959, sendo que em cada um apresentava-se uma concepção própria sobre como angariar financiamentos para o desenvolvimento da obra.

Um ano depois, em 1956, já sob a administração do Prefeito Leonel Brizola, uma pequena área que já havia sido aterrada naquela região, mais próxima ao centro da cidade, levou milhares de pessoas a visitarem o local que havia sido preparado com exposições de imagens, plantas, projetos e gráficos relativos à obra (17.108 PESSOAS..., 1956, p. 10).

Nota-se, por meio da imprensa local, que a expectativa em torno do aterramento da Praia de Belas entre a sociedade porto-alegrense esteve vinculada, desde a sua gênese, ao processo de modernização da cidade. No entanto, por meio da imprensa local, nota-se que os impactos ambientais acarretados pela obra eram pouco citados e, quando eram levantados, não possuíam finais conclusivos, ou seja, não ficava clara a relação do evento com o aterro naquela área. Em um matéria veiculada no *Jornal do Dia*, em 29 de março de 1957, mencionou-se que uma grande quantidade de peixes mortos havia sido encontrada na margem do Guaíba recém-aterrada no trecho da Praia de Belas. Mesmo antes do esclarecimento das causas que levou a este fato, o próprio veículo chegou a afirmar que o provável envenenamento dos peixes não teria relação com as máquinas destinadas à execução do aterramento:

Assim, durante todo o dia de ontem, turmas de funcionários do Serviço de Limpeza Pública, estiveram em ação nas margens do Guaíba, removendo a grande quantidade de peixes mortos, com o objetivo de evitar que pelo acúmulo, o fato viesse a se tornar um perigo à saúde pública.

Por outro lado, resultado de pesquisas realizadas afasta qualquer hipótese de que o envenenamento dos peixes tenha causa no funcionamento da draga que realiza as obras de aterro da Praia de Belas (I.M.L..., 1957, p. 3).

De outro modo, percebe-se o enaltecimento promovido pela imprensa em referência ao novo bairro Praia de Belas. Os veículos impressos expressam nos títulos de algumas matérias a ansiedade pelo surgimento desta nova área da cidade: “As obras da Avenida Praia de Belas caminham em ritmo acelerado. O aterro da Praia de Belas dará lugar ao surgimento de um moderno bairro residencial” (TRABALHO..., 1958, p. 3); “Maiores comodidades ao consumidor e produtor na nova feira noturna do atêrro: quase pronta” (MAIORES..., 1961, p. 1).

Em suma, pode-se dizer que as pautas ambientais não faziam parte da narrativa da sociedade porto-alegrense até as décadas finais do século XX³⁵, embora José Lutzenberger, renomado ecólogo gaúcho, ainda nos anos de 1960, tenha chamado a atenção para a temática ambiental e feito desta causa um propósito de vida (PEREIRA, 2016, p. 16).

A partir de 1970, a sociedade porto-alegrense passou a notar uma perda de qualidade no vínculo da cidade com o rio. Diante disso, nas décadas que se seguiram, algumas iniciativas pontuais tenderam a incorporar as águas do Guaíba como um benefício natural da zona sul da cidade³⁶. De qualquer forma, essas iniciativas não demonstravam ser um reflexo do espírito coletivo, pois, até os dias atuais, a sociedade porto-alegrense demonstra uma certa lentidão em relação a retomar a sua proximidade com o Guaíba³⁷.

1.2.4. Diferentes paisagens no tempo

Como visto, a cidade de Porto Alegre acumula, desde a sua fundação, diferentes relações com o Guaíba que delineia parte de seu território, revelando diversas paisagens em sua orla ao longo do tempo.

³⁵ Em termos gerais, anos depois, principalmente a partir da década de 1970, é que os temas ambientais apresentaram-se ao mundo e inspiraram sociedades no estabelecimento de novos comportamentos, exigindo da esfera política novos olhares. Em um mundo no qual a globalização se impunha e se acelerava, a discussão acerca dos aspectos ambientais ganhou relevância, inclusive no Brasil. “A discussão ambiental tornou-se ao mesmo tempo criadora e criatura do processo de globalização” (PÁDUA, 2010, p. 3).

³⁶ Como, por exemplo: a instalação da sede do S.C. Internacional; a construção de uma ciclovia em alguns trechos da orla e a reforma e modernização da área próxima à Usina do Gasômetro.

³⁷ O projeto de remodelação da orla do Guaíba, intitulado Orla POA, tem como principal objetivo a revitalização das margens do rio, a recuperação do Centro Histórico e a melhoria do sistema viário urbano. Em relação à orla, projetou-se um parque urbano e, para a execução das obras, o espaço foi dividido em trechos. O trecho I, que correspondia à Usina do Gasômetro, foi concluído pela Prefeitura em 2018. Os trechos II e III, cuja previsão de conclusão era estimada para 2019 e 2020, respectivamente, ainda estão em andamento e sem expectativa de término. Estas obras avançarão até o Parque Gigante, cobrindo quase todo o trecho do aterro da Praia de Belas.

Caberia, neste momento, aprofundar o entendimento sobre o conceito de “paisagem” que, assim como o conceito de “natureza”, também possui intensa ligação com a história ambiental, principalmente em seu eixo de relacionamento com o processo de urbanização.

O conceito de paisagem é ativado com constância em estudos provenientes de variadas áreas de conhecimento, como arte, antropologia, filosofia e geografia. Nesta pesquisa, ele foi utilizado em sua interface com a história ambiental. Com isso, ele esteve subsidiado na estreita relação que mantém com o binômio natureza-cultura.

Pode-se chamar de paisagem a representação do que está aparente, trata-se da aparência que surge diante dos olhos humanos. No entanto, esta explicação torna-se simplista para uma discussão científica que tenha como objeto de estudo central uma paisagem, neste caso, a orla do Guaíba.

A paisagem está, de alguma forma, sempre associada ao olhar, embora seja uma constatação a existência da polissemia associada a este conceito, que o torna bastante complexo. Variadas formas do conceito de paisagem podem ser identificadas quando este é incorporado a diferentes áreas científicas, assim como relata Blanc-Pamard Chantal e Jean-Pierre Raison (1986, p. 138):

Paisagem, palavra de uso quotidiano, que cada pessoa utiliza a seu modo; o que não impediu de se tornar um vocábulo à moda. Paisagem, uma destas noções utilizadas por um número sempre crescente de disciplinas, que muitas vezes ainda se ignoram. Paisagem, enfim, um dos temas clássicos da investigação geográfica. Conforme o interesse do que é objeto ou uma maneira como se encara a própria noção de paisagem difere. Se um geógrafo, um historiador, um arquiteto se debruçarem sobre a mesma paisagem, o resultado de seus trabalhos e a maneira de conduzi-los serão diferentes, segundo o ângulo de visão de cada um dos que a examinam.

Assim sendo, para que se possa compreender o conceito de paisagem, seria preciso rastrear em quais meios ele foi forjado ou, em outros termos, quais elementos foram os responsáveis pela composição de sua semântica na modernidade. Deste modo, constatou-se que a concepção da paisagem esteve intimamente vinculada à arte e à geografia.

A paisagem constitui-se de um profundo caráter estético desenvolvido, principalmente, por meio da arte. À vista disso, torna-se fundamental localizar como a arte se utilizou deste conceito e acabou por dar uma forma consistente e perene a ele. É importante ressaltar que a arte é percebida por sua imersão em um universo multifacetado e, por isso, sugere-se a compreensão da construção do conceito a partir de duas facetas: a pintura e a literatura.

No caso da pintura, atribui-se como um início a pintura de paisagem, com a introdução

das noções de perspectiva no cenário das artes europeu, no século XV. Este tipo de pintura se afirmou no cenário das artes plásticas a partir do momento no qual ela passou a ter uma finalidade em si mesma.

Conforme Paul Claval, o termo originou-se do holandês *landskip*³⁸ e pretendia considerar a moldura do quadro como o recorte de uma janela (2004, p. 15). As pinturas de paisagens, em geral, traziam cenas naturais ou urbanas, como as pinturas topográficas, e experimentavam diferentes iluminações nas cenas. Segundo Nilson Barros (2006, p. 19), “o gosto naturalista, a atenção aos objetos exteriores (realismo) e os recursos na representação dos detalhes demonstrados pela cartografia e pintura flamengas da paisagem foram marcantes e projetaram-se séculos adiante na imaginação descritiva geográfica”. A paisagem, vista como um tipo de pintura, popularizou-se e espalhou-se por toda a Europa buscando a reprodução objetiva do meio natural, entretanto, ela também foi marcada pela subjetividade, já que o ponto-de-vista do artista é essencial para enquadramento da natureza a ser retratada.

Vale enfatizar que os olhos dos artistas se voltaram para a natureza quando esta já estaria, em grande parte, sob o controle humano, percebendo como consequência no ato de inclusão das paisagens nas pinturas um prenúncio de elemento romântico, desenvolvido séculos depois.

*Already in the fifteenth century artists began to feel that landscape had become too tame and domesticated, and they set about exploring the mysterious and the unsubdued. These artists came from and worked for an urban population which had long since learnt to control nature force*³⁹ (CLARK, 1961, p. 36).

Em suma, a pintura de paisagem acabou por sistematizar novas formas de se olhar para a natureza, valorizando a estética de seu espaço físico e contribuindo para a construção do conceito de paisagem.

Sendo igualmente cara à literatura, a paisagem também encontra suas raízes em romances e poesias. A elaboração visual de um cenário no qual se compõe a história faz parte

³⁸ Claval (2004, p. 14) afirmou que o termo holandês *landskip*, que se impôs como uma definição de um novo gênero de pintura, foi apropriado posteriormente por outras línguas, como o inglês, e tornou-se *landscape*, sendo por definição “*view of the land*”. No entanto, para Werther Holzer (1999, p. 152), o termo de origem alemã *landschaft* seria mais antigo e teria uma abrangência maior, relacionando a natureza como um todo, integrando natureza e ação humana. Já o termo *paysage*, do francês, estaria atrelado às técnicas da arte renascentista. Porém, sua origem primária viria do radical *pays*, que possuía dois significados: “habitante” e “território”, enfatizando a ambiguidade do conceito.

³⁹ “Já no século XV, os artistas começaram a sentir que a paisagem havia se tornado muito calma e domesticada, e começaram a explorar o misterioso e o insubordinável. Esses artistas trabalharam para uma população que há muito aprendeu a controlar as forças da natureza” (CLARK, 1961, p. 36, tradução nossa).

do processo de construção de uma narrativa, tornando-a mais completa, assim como, posteriormente, permeará a imaginação dos leitores no momento de sua fruição.

De outro modo, a aproximação do conceito de paisagem à geografia se estabeleceu desde a caracterização desta como uma disciplina científica no século XIX, abarcando inicialmente em sua definição problemáticas inseridas no meio físico a relação cultura-natureza (CLAVAL, 2004, p. 20).

A geografia foi uma das primeiras áreas a produzir inicialmente uma reflexão conceitual acerca do termo “paisagem”. Para além do sentido artístico e estético, a paisagem estaria associada “a porções do espaço relativamente amplas que se destacavam visualmente por possuírem características físicas e culturais suficientemente homogêneas para assumirem uma individualidade” (HOLZER, 1999, p. 151). Entretanto, há que se analisar igualmente uma outra linha de pensamento teórico para o qual a paisagem não seria dada por si só. Nesse sentido, a ideia de paisagem só poderia ser observada como uma construção da mente humana, assim como argumenta Simon Schama (1996, p. 8): “estamos habituados a situar a natureza e a percepção humana em dois campos distintos, na verdade elas são inseparáveis. Antes de poder ser um repouso para os sentidos, a paisagem é obra da mente”.

Assim, a geografia atribuiu um novo sentido à paisagem, vinculando-a aos lugares, observados como frações do espaço territorial. Neste momento de revisão do conceito de paisagem para os parâmetros geográficos, a disciplina passou a operar em duas frentes: a geografia humana, mais voltada para os temas culturais, e a geografia física, focada no meio físico.

O geógrafo norte-americano Carl Sauer⁴⁰ (1998 [1925], p. 23) comparou os conceitos-chave da geografia e da história através da afirmação de que “os fatos da geografia são fatos de lugar; sua associação origina o conceito de paisagem. Do mesmo modo, os fatos da história, são fatos do tempo; sua associação origina o conceito de período”. Para ele, a paisagem deveria ser o principal objeto de estudo da geografia, sendo tratada com base no método empírico no qual o seus limites seriam justamente sua configuração no próprio espaço.

⁴⁰ Sauer formou-se como geólogo em um ambiente no qual havia o predomínio do determinismo no meio científico. Porém, durante a sua vida intelectual, esteve em meio a um debate que apresentava duras críticas ao racionalismo mas que também não considerava o subjetivismo como uma solução. Deste modo, Sauer carregou consigo as contradições e questionamentos próprios de seu tempo, e seus trabalhos, apesar de demonstrarem abertamente o seu interesse em uma ciência positiva, reconhecem o conteúdo subjetivo existente na paisagem, seu maior objeto de estudo.

Por definição, a paisagem tem uma identidade que é baseada na constituição reconhecível, limites e relações genéricas com outras paisagens. Sua estrutura e função são determinadas por formas integrantes e dependentes. A paisagem é considerada, portanto, em um certo sentido, como tendo uma qualidade orgânica. (SAUER, 1998, p. 23)

Nas décadas finais do século XX, observou-se o retorno de uma visão mais abrangente, com elementos integrados e operando de forma conjunta. Neste novo contexto, o conceito de paisagem se expandiu e observou-se diversas concepções mais amplas para designar o termo. Entre estas, tem-se a de Giulianna Andreotti (2012, p. 6) afirmando que a paisagem não poderia “ser separada do homem, da sua imaginação e percepção”. Para ela:

O homem inventou-a para falar de si mesmo através da imagem. Somos nós mesmos na nossa paisagem. E isso porque nós modificamos o ambiente com todos os seus elementos naturais através das nossas atividades materiais, das necessidades políticas, das instâncias econômicas, dos ordenamentos jurídicos, mas sobretudo depositamos a nossa cultura e a nossa concepção de mundo (*Weltanschauung*), o nosso modo de pensar e viver, as nossas crenças religiosas, a nossa pulsão espiritual, os nossos símbolos e valores. Todos esses elementos constituem uma ética que, com o filtro do tempo, se torna uma estética.

Nesse sentido, Augustin Berque⁴¹ (1998, p. 86), ao analisar o conceito de paisagem o caracteriza como multimodal, colocando-o em posição equivalente à da figura humana, que também teria a multimodalidade como característica básica. Com isso, conclui-se que, ao mesmo tempo em que a paisagem é percebida pelos olhares humanos, ela também atua na definição dos mesmos.

O enriquecimento da geografia, tornando-a uma disciplina mais ampla, incorporou outros sentidos para seus conceitos norteadores, entre estes, “paisagem”. Este fato fica evidenciado nas palavras de Cosgrove (1998, p. 121) quando o autor diz que “as paisagens tomadas como verdadeiras de nossas vidas cotidianas estão cheias de significado. Grande parte da Geografia mais interessante está em decodificá-las”.

Adentrando o século XXI, a discussão em torno deste conceito na geografia esteve assentada, grande parte do tempo, na distinção ou aproximação da paisagem e do espaço. Como reflexão mais emblemática da área, tem-se a de Milton Santos, quando estabelece que “a paisagem é um conjunto de formas que, num dado momento, exprime as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são as formas mais a vida que as anima” (SANTOS, 2002, p. 103).

⁴¹ Geógrafo francês contemporâneo que adota uma abordagem polissêmica para a paisagem, apreendendo-a como uma marca no território, mas também como um elemento participante da cultura.

A partir das ideias mais contemporâneas desenvolvidas por Santos, pode-se compreender, pelos olhos da geografia, que a paisagem, quando imbuída de valores, transforma-se em espaço geográfico. Neste ponto, a natureza e a cultura articulam-se e contribuem para análises mais complexas.

A complexidade deste conceito estaria assentada no fato de caracterizar-se tanto por ser uma marca física atribuída a uma superfície, como também por ser determinada pelo olhar humano e determinar igualmente as suas concepções. Como síntese, concorda-se com Berque no sentido de que a paisagem e o ser humano estão integrados em um só sistema que se “autoproduz e se auto-reproduz” (1998, p.86).

Como se sabe, a dinamicidade e a mutabilidade são características intrínsecas aos conceitos e, irremediavelmente, também caracterizam o conceito de paisagem. Conclui-se que a aproximação com a geografia, assim como aconteceu com as artes, atribuiu ao conceito de paisagem parte significativa de sua semântica atual.

A cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, consolidou-se como uma cidade moderna e urbanizada nos últimos cem anos. O aprofundamento na estrutura do conceito de paisagem, tendo como panorama a história ambiental urbana, torna-se importante na medida em que se faz necessária a compreensão dos processos que modificaram os limites entre Porto Alegre e o rio Guaíba na segunda metade do século XX, sendo estes, inexoravelmente inseridos em um projeto político mais amplo de modernização desta cidade.

1.3. As águas: as facetas do rio Guaíba

“[...] Pois um rio só existe quando visto de sua cidade”
(BRASIL, 1993, p. 64)

“O rio que não é rio” (1960), título clássico de um dos textos de Kleber Assis, é também uma síntese da crise que assola a identidade das águas que banham a cidade de Porto Alegre. Auguste Saint-Hilaire, ainda no século XIX⁴², deixou seu registro sobre este tema. Ele preferiu deixar claro que, quando necessário, referenciaria o Guaíba por rio:

⁴² É possível notar em alguns textos do século XIX hesitações em relação ao nome dados ao Guaíba, enquanto na documentação cartográfica dos séculos XVII e XVIII, as águas do Guaíba e da Lagoa dos Patos eram referenciadas em seu conjunto como “Rio Grande” (SPALDING, 1961, p. 98).

“[...] as águas que desenham essa curva, não havendo nenhuma ilha numa largura bastante grande, apresentam-se como um belo rio independente das águas adjacentes. Aliás, empregando o termo Rio Guaíba, em lugar da palavra lago, quando necessário, poderei conservar o resto das minhas descrições.” (SAINT-HILAIRE, [1820] 1987, p. 63)

O multifacetado rio Guaíba, de águas calmas e profundas, com boa navegabilidade, aprazível para esportes e veraneio, é também representado pelo imaginário social por sua face idílica. As mais variadas personalidades da literatura e do jornalismo gaúcho costumam evocar em seus escritos a questão da paisagem natural de Porto Alegre, principalmente a sua relação com o Guaíba do ponto de vista da contemplação e do belo. Mesmo quando se propõe uma crítica a este tipo de abordagem, pretendendo-se promover uma racionalização a partir das águas do rio, é possível que seu final perpetue o ideal sedimentado no imaginário comum da sociedade da capital gaúcha. A título de exemplo, o texto de Luiz Antônio de Assis Brasil (1993, p. 62-64) remete ao potencial poético inerente ao rio Guaíba:

Difícil falar no Guaíba sem descambar para os mais lamentáveis lugares-comum literários: qualquer rio presta-se a devaneios poéticos de molde parnasiano, o que, num ficcionista que se pretende moderno, não cai bem.

[...]

Bem: tudo isso era um rio que passava por aqui. Quando cruzo a ponte em direção ao pampa, vejo aquelas águas... - mas não vejo o Guaíba.

É consenso entre os moradores de Porto Alegre e visitantes esporádicos que o Guaíba seja um dos elementos mais belos da capital gaúcha. Para eles, é difícil não perceber o perfeito enquadramento do pôr-do-sol nestas águas, que revela as mais variadas tonalidades no horizonte.

Desde sempre, o Guaíba mostrou-se como um recurso comum entre os escritores e os cronistas gaúchos. Moacyr Scliar se referiu ao rio como um elemento condicionante na vida do porto-alegrense, estabelecendo o ir e vir de pessoas e de mercadorias. Para além dos fatos palpáveis, este autor também mostrou-se contemplativo quanto ao encanto que o rio oferece à cidade e, assim como tantos outros, considerava o crepúsculo observado no rio uma beleza sem precedentes.

O rio substitui o mar que está longe; e, finalmente, o rio é responsável pelo panorama que se avista dos numerosos morros sobre os quais se derrama a cidade, panorama que é particularmente bonito ao crepúsculo, quando o sol incendia as águas e o céu - fazendo com que Mário Quintana escrevesse extasiado: “Céus de Porto Alegre, como farei para levar-vos para o céu?” (SCLIAR, 1993, p. 15).

Mesmo depois da instalação de um robusto sistema rodoviário e aéreo, o rio Guaíba e

as imagens por ele propiciadas, permaneceram na memória afetiva dos porto-alegrenses de todas as épocas e já serviram de inspiração para muitos deles. Nas palavras do escritor gaúcho Álvaro Moreyra, a cidade de Porto Alegre, que esteve ligada à sua infância e para a qual ele demonstrou afetividade em variados textos, também transfere-se para os poemas através do rio Guaíba (2007, p. 34):

E lembro-me de você, Riacho. Não porque fosse histórico, ou porque fosse artístico, eu o amei desde pequeno (mais pequeno...), quando ia à Rua da Margem, e não sabia o que era o que era arte. Quero-lhe bem há setenta anos, pela sua humildade, pela sua doçura, pela sua poesia. Você não é um pedaço de água a andar vagarosamente entre duas beiras de terra da minha terra. Você, com aquela mesma ponte, aqueles salgueiros iguais, e o céu caído em cima, mudando sempre, sempre outro, sempre diverso, você é uma criatura que envelheceu como se envelhece entre nós, os resumidos assim em forma de gente. Riacho, meu parente, meu camarada, meu amigo, meu mestre. Lembro-me de você, na última vez em que o vi. Não sei música. Se soubesse, contaria como foi. Toda a cidade estava ali, dentro da solidão. O sol dormiu em você. Em você acordaram as estrelas... Riacho, pela sua água passaram todos os crepúsculos de Porto Alegre, e alguns foram ao fundo...

A beleza dessas águas, que se mantém até os dias atuais no imaginário daqueles que habitam ou passam por Porto Alegre, demonstra uma relação contemplativa com a paisagem do Guaíba que, em grande parte, acaba não se concretizando por via de proposições e ações de âmbito público no sentido da preservação e da conservação do rio.

A harmoniosa mas também turbulenta, relação entre a capital e o rio Guaíba é percebida no texto de Sérgio da Costa Franco (2008, p. 105), que se utiliza do recurso de humanização dos atores elencados, atribuindo-lhes sentimentos humanos:

Houve sempre uma relação de amor e ódio entre a cidade e o Guaíba. A cidade o encheu de entulhos, de dejetos, de esgotos sem tratamento. Mas ele também se vingou dos agravos e dos esbulhos, submetendo Porto Alegre a destruidoras enchentes.

Ao promover uma análise sobre o crescimento das cidades, é possível dizer que há um paradoxo inerente ao desenvolvimento urbano no século XX. Os benefícios e as vantagens para Porto Alegre em estar próxima a uma grande porção de água, como o Guaíba, muito contribuíram para o crescimento citadino, que revelou: um comércio intenso e diversificado, favorecendo o despertar da economia local; a criação de novas ruas e avenidas, segundo os modernos conceitos do urbanismo; e uma nova forma de organização social, com a ascensão da figura de um “novo homem”. Como consequência da economia mais pujante, houve um natural crescimento demográfico da população, fosse ela natural ou composta de pessoas oriundas de outras localidades em busca de melhores condições de vida.

A partir desta ocupação mais acelerada, atitudes que anteriormente já contribuíam para a degradação do ambiente são maximizadas, exigindo do poder público políticas de educação e conscientização da sociedade, assim como ações visando a conservação do Guaíba como um elemento natural de Porto Alegre. Não obstante a necessidade da elaboração de projetos que estivessem ligados à preservação do rio, o que se percebe, de fato, é um vazio de diretrizes concebidas pelo poder público e uma consciência social pouco preparada para lidar com as questões ambientais.

Como exemplo de comportamentos inadequados, podem ser observados: o lançamento de lixo e do esgoto, oriundos de residências, dos estabelecimentos comerciais e das indústrias, diretamente no Guaíba sem tratamento, contaminando suas águas, e o descarte de resíduos químicos sem o devido cuidado, provenientes de produtos de limpeza que auxiliam na higienização do mundo privado e oferecem comodidade ao homem urbano moderno, mas também acabam por destruir o ciclo biológico das águas. A modernização, o desenvolvimento econômico e as ambições políticas foram posicionados acima de outras preocupações, sejam elas sociais ou ambientais.

O ato de ignorar a relação ambígua que Porto Alegre estabeleceu com o rio Guaíba desde os primeiros tempos da cidade relegou ao futuro a solução de problemas criados neste passado. Em outras palavras, “cerra-se uma cortina sobre o futuro para aproveitar o presente. Resolve-se um problema de momento, abrindo mão de seus aspectos negativos, que multiplicarão problemas no futuro” (MACEDO, 1982, p. 20).

Tratando-se de urbanização, é importante ressaltar que a paisagem aquática e a importância de suas vias foi incorporada pelo ideal urbanístico europeu do século XIX, fazendo inicialmente uma analogia com a ideia da circulação sanguínea no corpo humano (SENETT, 2003). Este aspecto inspirou igualmente os planos de urbanização e modernização no Brasil no século seguinte.

No cenário brasileiro, poder-se-ia citar, como referência inicial, as questões que relacionavam a água com os processos de urbanização sob a influência de Saturnino de Brito, engenheiro nascido no Rio de Janeiro, que, no final do século XIX e início do XX, frequentava os círculos internacionais focados na temática urbanística. Seu diferencial foi ter a capacidade de associar o urbanismo, que se disseminava por toda a Europa e inspirava os ideais urbanos brasileiros, com a competência técnica na concepção e no desenvolvimento de uma estrutura de saneamento básico (NASCIMENTO; BERTRAND-KRAJEWSKI; BRITO,

2013, p. 106).

A paisagem aquática, reconhecida através do conceito de “*waterscape*”⁴³, mostra-se complexa no sentido de que os fluxos de água não estão dissociados dos demais elementos socioeconômicos de uma determinada sociedade. Ao contrário, juntos, eles refletem as relações de poder e de produção que marcam as sociedades em seu tempo e espaço (BUDDS; HINOJOSA, 2012). Ou seja, atualmente, a água pode ser reconhecida cientificamente como híbrida, uma vez que ela é um elemento natural mas também é socialmente produzida. Nesse sentido, a água acaba demonstrando relações de poder desiguais diante de atributos correlatos a ela em uma sociedade, como por exemplo: a sua distribuição, acessos, usos e qualidade, entre outros (PERREAULT, T; WRAIGHT; PERREAULT, M., 2012, p. 489).

As águas, dispostas nos rios, mares, lagos e lagoas, estão integradas à paisagem urbana e desempenham papéis no crescimento socioeconômico das cidades. Salienta-se que elas são parte do sistema ambiental urbano, ou seja, neste caso, sua observação não deverá estar restrita apenas à sua própria constituição biofísica, uma vez que todo o conjunto que está relacionado diretamente ao curso das águas deve ser considerado, o que inclui a cidade, as margens e a água, propriamente dita (CAPILÉ, 2015, p. 2).

Nas últimas décadas, diante do despertar de inquietações em relação ao ambiente que nos cerca e de novas aspirações sociais urbanas, iniciativas públicas e privadas perceberam que poderiam usufruir de outras formas da proximidade com o rio Guaíba, tirando proveito ao engendrar em suas margens anseios da sociedade moderna.

Assim sendo, nota-se uma multiplicação de projetos de centros comerciais, edifícios residenciais e parques que pretendem valorizar a experiência de ter as águas do Guaíba como um alento diante de uma vida cada vez mais atribulada. Embora esse tipo de construção se multiplique na margem sul da cidade, fica evidente sua finalidade econômica voltada ao lucro. Mesmo as margens sendo parte de um contexto mais amplo que envolve o rio diretamente, constata-se que os projetos do passado e do presente direcionados para esta paisagem estão focados apenas no aproveitamento econômico da orla, enquanto há uma carência de ações⁴⁴

⁴³ Para os autores Budds e Hinojosa o conceito de *waterscape*, bastante utilizado pela antropologia, pode ser explicado como sendo “os caminhos pelos quais os fluxos de água, poder e dinheiro ou capital convergem para a produção de arranjos socioecológicos desiguais no tempo e no espaço, cujas características particulares refletem as relações de poder que moldaram sua produção” (2012, p. 122, tradução nossa).

⁴⁴ O Programa Pró-Guaíba, criado em 1989 pelo Decreto nº 33.660, atua na recuperação da região hidrográfica do Guaíba, formada por nove bacias hidrográficas e mais de 250 municípios. A despoluição e o retorno da

que tenham por objetivo a concreta revitalização das águas do Guaíba.

1.4. A margem: a questão dos aterramentos

A orla do Guaíba, particularmente a que está alocada na região sul e é mais próxima ao centro da cidade, foi o cenário escolhido por urbanistas e engenheiros, desde o início do século XX, para idealizações e intervenções intensas que almejavam criar uma cidade detentora de uma área na qual a interação com a natureza fosse harmoniosa e organizada. Nas últimas décadas, a orla mostrou-se como um espaço sem personalidade definida e, em certos trechos, abandonado. Recentemente, este trecho da margem do Guaíba tornou-se um palco de disputas comerciais e de publicidade para o poder público.

O contorno natural do Guaíba, envolvendo a cidade de Porto Alegre, sofreu variadas intervenções ao longo do século XX, quando a margem sul também foi alcançada por iniciativas deste tipo. A interferência humana visava ganhar mais espaço para a cidade sobre o rio que a delinea, através do processo de aterramento das áreas aquáticas. O trecho que compreende o atual bairro Praia de Belas recebeu cerca de 300 hectares de território provenientes do aterro executado sobre o rio. Para fins de comparação, esta área corresponde a 131% do tamanho do Centro Histórico da capital gaúcha.

A sociedade local se dividiu em críticos e apoiadores dessa iniciativa. Alguns posicionamentos chamaram atenção, principalmente pela posição de destaque, na sociedade porto-alegrense, daqueles que os promoveram.

Esse é o caso do artista Iberê Camargo (1914 - 1994), pintor sul-rio-grandense que viveu no século XX, sendo considerado uma grande referência não apenas para a arte gaúcha, mas para a arte brasileira como um todo. Com uma vida dedicada à produção artística, Iberê também circulava entre intelectuais e era detentor de posicionamentos bastante sólidos em relação a algumas pautas políticas e sociais. Um ano após a sua morte, em 1995, criou-se a Fundação Iberê Camargo com sede na antiga residência do artista. Porém, em 2008, esta mudou-se para um edifício totalmente branco, com linhas curvas e diferenciadas, projetado

balneabilidade de todo o Guaíba é um de seus principais objetivos. O Programa conta com recursos provenientes do contribuinte gaúcho, além de possuir financiamento com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Ao longo de todos estes anos, muitos projetos que compõem o Programa encontram-se atrasados em sua conclusão, contribuindo para a lentidão em relação à despoluição do Guaíba que, aliás, exige múltiplos esforços de diferentes áreas da sociedade para a sua concretização.

pelo renomado arquiteto português Álvaro Siza, situado em frente ao rio Guaíba. Ironicamente, o prédio da Fundação Iberê Camargo, que se destaca na orla, encontra-se em uma área aterrada do rio.

Haveremos de aterrar o Rio Guaíba, haveremos de atravessá-lo a pé, não com a separação das águas que permitiu ao povo de Israel transpor a pé enxuto o Mar Vermelho, mas com um sólido aterro, que povoaremos de altaneiros espigões, de cassinos, de parques, de piscinas, de campos de esporte para agradar e iludir o povão. Continuaremos obstinados a atravancar as ruas já estreitas com crescente número de automóveis poluidores. Contra o monóxido de carbono, usaremos máscaras coloridas, o que assenta com nossa vocação carnavalesca.

A eletricidade nós captaremos diretamente das nuves, e o conteúdo das fossas transformaremos em vapor biodegradado.

Não ouviremos o barulho da megalópole, porquanto já estaremos todos surdos. Então, Porto Alegre não será mais uma cidade anã: anões seremos nós. (CAMARGO, [1993] 1998, p. 141-142)

Os aterramentos são observados e julgados pela sociedade das mais variadas formas: para uns, são vistos como solução, enquanto para outros, tornar-se-ão um problema para a cidade.

Alguns municípios brasileiros têm como característica o contato direto de seus territórios com rios e mares. Em muitos casos, a depender das condições favoráveis para a navegação nas águas, acabaram por prevalecer nestes locais as relações comerciais estruturadas a partir de portos, que permitiam as trocas de produtos e que favoreciam o desenvolvimento da região.

O Rio de Janeiro foi uma das primeiras cidades a ter seu núcleo urbano expandido por meio do aterramento do mar que banhava a cidade. Além disso, o projeto de urbanização da então capital do país se ocupou da desfiguração de alguns morros e de áreas já ocupadas por moradias, assim como investiu na construção do porto carioca, executada entre os anos de 1903 e 1910 (BARROS, 2002).

Nas décadas iniciais do século XX, a orla tornou-se o local primordial das relações econômicas. Para o desenvolvimento e modernização de uma cidade, pressupõe-se que haja um acúmulo de capital a fim de viabilizar a construção e organização de setores econômicos secundários e terciários necessários para a consolidação deste processo. Assim sendo, ampliar as áreas destinadas ao comércio e que são grandes responsáveis pela entrada de dividendos municipais aumentaria, ainda mais, as vantagens destes locais. Pensando na expansão dessas superfícies, originaram-se os projetos de aterramento que “sepultam os antigos espaços de relação com a orla, mas contêm a condição de recriá-los em novos contextos urbanos”

(BOHRER, 2001, p. 1).

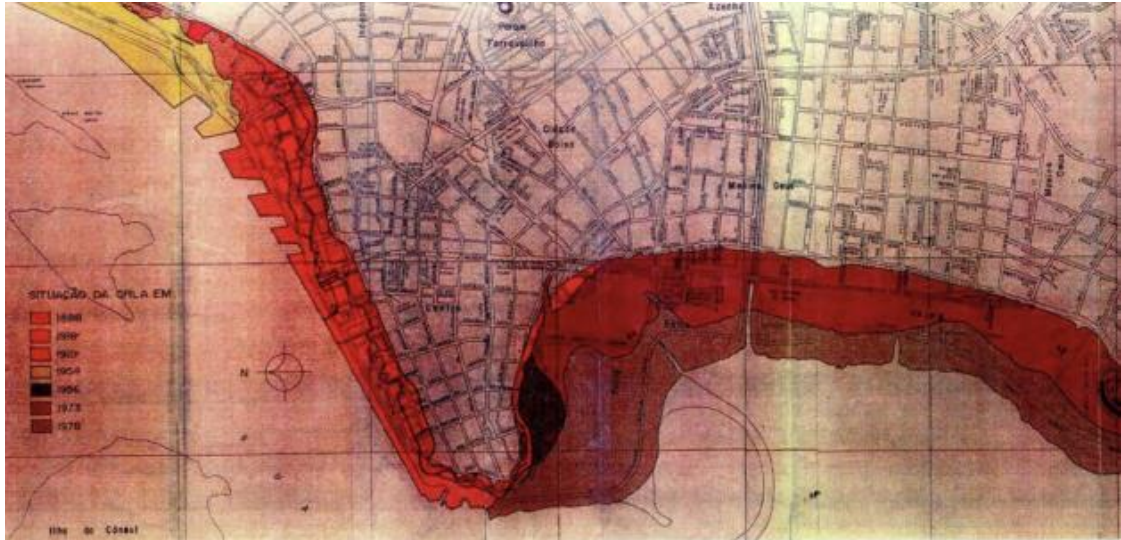
As técnicas para a realização dos aterramentos incorporaram tecnologias e aparatos modernos para a época na execução dos projetos, tornando visível a imposição do domínio da natureza pelo homem. A conversão do espaço urbano atendendo aos propósitos dos agentes públicos modernizadores, através da intervenção do meio ambiente, talvez esteja relacionada com a percepção de empoderamento dos mesmos em face dos “obstáculos naturais”. No campo concreto, as obras de aterramento acarretam a ameaça de retorno das águas à margem primitiva, em caso da ocorrência de cheias e enchentes. De qualquer modo, o que se exaltou na concepção destes projetos foram os benefícios a serem colhidos pelos agentes hegemônicos com a expansão de uma área que poderia ser destinada para diferentes finalidades, atendendo suas percepções de organização e distribuição do espaço urbano moderno, como por exemplo, a criação de um bairro residencial totalmente planejado, em termos de edificações e distribuição viária, voltado para uma elite que teria os parques a serem dispostos na orla do Guaíba como um jardim de sua casa.

Como se sabe, a área limítrofe entre o território e as águas do Guaíba na cidade de Porto Alegre foi modificada através de variados processos de aterramento⁴⁵, realizados desde meados do século XIX, tanto para finalidades públicas como particulares.

Diante de aterros executados ao longo de várias décadas, faz-se necessário decupar estes processos que, como mencionado anteriormente, não servem à mesma finalidade. Os avanços sobre o rio possuem peculiaridades e organizam-se em contextos temporais específicos (FIGURA 8).

FIGURA 8 - A evolução dos aterros na orla do Guaíba

⁴⁵ Os primeiros aterramentos podem ter sido executados com o intuito de ocultar a insalubridade em algumas áreas de Porto Alegre que funcionavam como verdadeiras lixeiras coletivas (TOCCHETTO, 2003, p. 66).



FONTE: Acervo da Secretaria de Planejamento Municipal - PMPA/1986.

Para além da alteração do delineado da cidade, as obras executadas nas áreas que beiram o rio acabaram por conformar o pensamento moderno desta sociedade em relação ao Guaíba, naturalizando o seu avanço sobre ele:

Aproximar-se do lago, aproveitá-lo e lançar nele trapiches ou rampas de atracação foi alvo perseguido pelos porto-alegrenses desde os primeiros tempos da povoação. Não por acaso, a cidade progressivamente conquistou partes do leito do Guaíba, aterrando-o e implantando ruas novas, onde antes as águas dominavam soberanas (FRANCO, 2008, p. 103-104).

O primeiro aterro de maior proporção no Guaíba foi realizado em 1842 para a construção da doca do primeiro Mercado Público⁴⁶ da cidade. A partir deste, outros processos similares foram executados ao longo deste século. Entre eles temos: as instalações do Exército e da Marinha, que dependiam fundamentalmente do transporte fluvial; a Alfândega, responsável pela arrecadação de parte dos tributos recolhidos junto ao comércio que eram destinados à Coroa; a Casa de Correção; o 1º e o 2º Mercados Públicos e a Intendência Municipal, atual Prefeitura da cidade, cujo prédio foi concebido no local onde uma das docas no Mercado Público havia sido aterrada, no final daquele século.

Os primeiros aterramentos favoreceram a urbanização próxima ao eixo central da cidade. Entretanto, já era possível perceber opiniões contrárias ao movimento de imposição do espaço construído pelo homem sobre a natureza, mesmo antes das maiores áreas serem aterradas. Através de Saint-Hilaire, pode-se ter um exemplo dessa visão:

⁴⁶ A construção do Mercado Público ocorreu entre 1842 e 1844, tendo sido a obra finalizada em 1º de outubro de 1844. Este espaço serviu ao município apenas por 25 anos, sendo considerado à época como um local com pouca higiene e onde se observavam comportamentos tidos como “imorais” (FRANCO, 2000, p. 116).

Quasi na metade desta rua [a Rua da Praia] existe um grande cáis dirigido para o lago [...]. A vista dêsse cáis seria de lindo efeito para a cidade si não houvesse sido prejudicada pela construção de um edificio pesado e feio, à entrada da ponte, de 40 passos de comprimento, destinado à alfândega (SAINT-HILAIRE, 1939, p. 75).

Cabe reafirmar que a iniciativa pública foi a grande responsável pelos projetos que visaram a ampliação da cidade através dos aterramentos ao longo das margens do Guaíba. Lançando um olhar topográfico para a organização urbana de Porto Alegre, desde a sua ocupação inicial com os açorianos no século XVIII, constata-se a importância do poder estatal na constituição dos espaços da cidade, permanecendo desta forma nos períodos posteriores até meados do século XX, quando a iniciativa privada também passou a se interessar pelos espaços beira-rio.

A facilidade de promover-se a expansão da área territorial urbana a partir das técnicas de aterramento do rio Guaíba fez com que este sistema fosse naturalizado e incorporado ao *modus operandi* de Porto Alegre. Desta forma, como já mencionado, nas décadas iniciais dos anos de 1900, aterros foram executados para a construção do cais do porto e de seus armazéns. Naquele momento, os aterramentos ficaram restritos a este trecho da cidade, ou seja, estavam focados na região central da cidade, favorecendo a organização econômica e administrativa da mesma junto ao porto, principalmente após a estruturação de importantes avenidas, como: a Mauá, a Sepúlveda e a Júlio de Castilhos. A área foi ainda ocupada por prédios significativos para a capital gaúcha, entre eles: a Usina Termoelétrica da Ponta da Cadeia, a Delegacia Fiscal, onde atualmente localiza-se o Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS), os Correios e as Secretarias da Fazenda.

Inicialmente, a escolha dos aterramentos no trecho mais ao norte da margem deveu-se às necessidades portuárias, visto que os ventos vindos do Sul, tão característicos da cidade, não se projetavam nesta área com muita intensidade, devido à proteção de uma encosta mais elevada. Desta forma, o cais do porto estaria localizado de costa para os ventos, tendo uma elevação territorial como proteção (ESCOSTEGUY, 1993, p. 109).

Com a enchente de 1941, que solapou a cidade de Porto Alegre, elevando as águas do rio a mais de um metro sobre o piso, projetou-se um sistema para a proteção da mesma. Ao norte, fez-se o prolongamento do cais do porto em direção a Navegantes e à foz do rio Gravataí. O litoral sul da cidade também contou com o trecho entre a Ponta da Cadeia e o bairro Cristal aterrado e, na região central, a construção de altos muros ao longo dos armazéns do porto tinha como intuito proteger Porto Alegre de uma nova enchente.

O muro que se espraiou ao longo do cais, posteriormente, acabou sendo considerado como o exemplo mais bem acabado na historiografia de separação entre a cidade e as águas do rio. Escosteguy (1993, p. 139) concluiu em sua pesquisa que “o descontentamento frente à relação atual entre a cidade e o rio deve-se a vários fatores, mas um muro de concreto no centro urbano é a marca física mais evidente a apontar para um suposto esquecimento do rio”.

Como resposta aos eventuais, mas também graves, transbordamentos do Guaíba, surgiram outras iniciativas que favoreceram da mesma forma o afastamento da cidade relativamente ao rio, como a linha de armazéns que segue ao longo do porto e os próprios aterramentos que ampliaram os territórios na margem sul, aumentando a distância entre a cidade real, com suas avenidas, calçadas, veículos e transeuntes, e as águas.

Entre arranjos e desarrajos, Porto Alegre, com suas terras banhadas pelo rio, conviveu desde o seu passado mais remoto com este elemento natural, que antecede a sua própria existência como uma cidade organizada. Trata-se de uma relação de simbiose.

O geógrafo Balduino Rambo conseguiu resumir de forma bastante concisa o caráter indissociável do Guaíba e da cidade de Porto Alegre:

Porto Alegre é inseparável do Guaíba; a ele deve a existência; dele lhe provêm as maiores catástrofes; este enlace de paz e de guerra determina a fisionomia de prazer e de luto, alternando sobre a paisagem do delta fluvial (RAMBO, 1994, p. 217).

Seguindo este raciocínio, nos próximos capítulos buscaremos observar como o poder público municipal mediou a relação entre a capital e as águas do Guaíba. Lançaremos nosso olhar ao campo político a fim de compreender através de quais instrumentos e com qual intensidade os governantes participaram das modificações na orla de Porto Alegre e quais as consequências dessas atitudes nas décadas seguintes.

2. Planejamento urbano de Porto Alegre

Todas as coisas de que falo estão na cidade
entre o céu e a terra.
São todas elas coisas percíveis
e eternas como o teu riso
a palavra solidária
minha mão aberta
ou este esquecido cheiro de cabelo
que volta
e acende sua flama inesperada
no coração de maio [...]
(GULLAR, 2004, p. 174)

A cidade e o urbano, no senso comum, podem se misturar e, muitas vezes, são utilizadas como sinônimos. Entretanto, em termos de produção científica, faz-se necessário pensar o espaço de modo estruturado. Para Ana Fani Carlos (1994, p. 14), um dos entendimentos possíveis para o esclarecimento da questão cidade *versus* espaço urbano seria considerar “a cidade como forma, como trabalho materializado, e o urbano como conteúdo e produto da divisão espacial do trabalho”.

Caracterizando a cidade como a materialização do urbano, admite-se que ela seja “a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pela formação econômica e social capitalista” (CARLOS, 1999, p. 26). Verifica-se que, apesar de sua materialidade, perceptível para os sentidos humanos, ela não deve ser pensada como algo que se concretiza, sob um molde pré-estruturado, e permanece cristalizada depois de seu término. Justamente por ser resultado da produção humana, que se efetiva por meio de relações, a cidade é um produto em incessante modelação, de movimentos consonantes e contraditórios. A cidade é transformada através do trabalho dos homens, mas também altera constantemente a vida daqueles que nela vivem.

A partir da década de 1980, a geografia enfrentou uma mudança radical em suas premissas e passou a compreender o urbano como algo em processo. Ou seja,

o urbano, analisado do ponto de vista do materialismo dialético, enquanto unidade do diverso, permite apreender as desigualdades e, nesse sentido, abre a perspectiva de se apreender a dinâmica dos elementos da realidade urbana, na medida em que os contrastes, longe de serem analisados de modo separado, em segmentos homogêneos (dentro da cidade), passam a ser analisados em sua relação contraditória (CARLOS, 1994, p. 12).

Assim, o espaço urbano pode ser observado através de sua dimensão social. Em outras palavras, ele se torna uma síntese do resultado das ações de indivíduos e instituições que configuram as sociedades.

Verificada a relevância dos agentes na construção dos espaços urbanos, importaria saber, igualmente, qual a representatividade da população urbana em todo o solo brasileiro. De acordo com o último Censo Demográfico⁴⁷, realizado em 2010 pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), tendo o Brasil uma população de mais de 190.732.694 pessoas, constatou-se que 84% destes brasileiros viviam em áreas urbanas. Vale salientar que entre as décadas de 1970 e de 1980 presenciou-se um intenso êxodo rural no país, que acabou por inflar substancialmente as massas urbanas. Nas décadas seguintes, incluindo os dias atuais, a população urbana segue apresentando um crescimento contínuo em detrimento da população rural, embora este seja visto em números menos expressivos (IBGE, 2020).

Outro fator a ser ressaltado, principalmente em se tratando de uma sociedade capitalista ocidental, é a composição por setor econômico de seu PIB (Produto Interno Brasileiro). Com o advento da urbanização no século XX, o Brasil mostrou-se bastante diferente, no que se refere à sua ordenação econômica, quando se compara o perfil do país no início dos anos de 1900 com aquele que se apresenta no limiar do século XXI. A dependência quase exclusiva do setor agropecuário sede lugar ao setor secundário, com a industrialização do país, e ao setor terciário, que engloba as atividades de comércio e de serviços e, no final da década de 1990, respondia por cerca de 70% do PIB (IBGE, 200).

Através destes dados, percebe-se o quão expressiva e importante é a população urbana para o país e como o direcionamento dado às áreas urbanas ocupadas por ela, não obstante ser produto das inclinações particulares dos indivíduos, passa também por escolhas estruturadas, feitas para além da esfera privada, originadas nas instituições públicas.

Outra característica do sistema urbano é que a sua organização não deve ser analisada de forma descolada de seu tempo, ela é feita de acordo com a sua época. Sandra Pesavento (2007, p. 15) afirma que “a cidade é sempre um lugar no tempo, na medida em que é um espaço com reconhecimento e significação estabelecidos na temporalidade; ela é também um momento no espaço, pois expõe um tempo materializado em uma superfície dada”.

Aymonino (1984, p. 10-11) promoveu uma outra reflexão acerca das modificações urbanas promovidas. Para ele, a sociedade também tem como intenção, através da

⁴⁷ O Censo Demográfico é a principal ferramenta utilizada para o conhecimento de dados acerca da população alocada no território brasileiro, em todos os seus municípios. O primeiro recenseamento foi feito em 1808, com o objetivo estrito de fortalecer o recrutamento para as Forças Armadas. Porém, a partir de 1940, ano em que se promoveu o 5º Recenseamento Geral do Brasil, a pesquisa passou a ser realizada a cada decênio, com exceção do ano de 1990, quando a mesma foi adiada para o ano seguinte (IBGE, 2020).

materialidade das construções, representar a si mesma, em seu próprio tempo. Sendo assim, através das cidades, as sociedades “tentam, mediante a representação de si própria nos monumentos arquitetônicos, o impossível: assinalar aquele tempo determinado, para além das necessidades e dos motivos contingentes porque os edifícios foram construídos.”

Na contemporaneidade, é fato que a urbanização tende a tornar-se cada vez mais complexa. Para Milton Santos,

estamos, agora, deixando a fase da mera urbanização da sociedade, para entrar numa outra, na qual nos defrontamos com a urbanização do território. A urbanização da sociedade foi o resultado da difusão, na sociedade, de variáveis e de nexos relativos à modernidade do presente, com reflexos na cidade. A urbanização do território é a difusão mais ampla no espaço das variáveis e dos nexos modernos (SANTOS, 1994, p. 25).

O Estado brasileiro, através dos órgãos públicos, tem atuado nas cidades, desde a formação destas, de diversas formas, como por exemplo na construção de vias, habitações, regulamentação dos transportes, estruturação de um sistema de água e de esgoto, entre outras. Neste sentido, a ação estatal nas cidades grandes e médias do país, principalmente nas décadas de 1970 e 1980, foi ostensiva e afetou o espaço urbano. Porém, Villaça ressalta que estas intervenções não podem ser caracterizadas como parte de um planejamento urbano, já que “o objetivo dos planos federais de saneamento, transportes ou habitação não foi – nem podia ser – a organização do espaço intra-urbano” pois este se aplicaria “ao plano de uma cidade individualmente” (1999, p. 172).

É importante ressaltar que, nesta dissertação, por planejamento urbano considerar-se-á somente as ações do Estado com foco no urbano que tenham sido objeto de algum plano⁴⁸, eliminando as interferências privadas na organização de setores urbanos. Embora o conceito de plano seja bastante amplo, neste caso, ele está apoiado no fato de diferenciar-se do termo “projeto”, tendo em vista as intervenções urbanísticas. Desse modo, o plano teria como características fundamentais: sua abrangência, ou seja, ele deve envolver todo o espaço urbano; o fator de sua continuidade, com atualizações e revisões constantes; a sua interferência sobre grandes contingentes populacionais; e o envolvimento das esferas políticas formais, tendo maior participação os organismos municipais em detrimento dos estaduais ou federais (VILLAÇA, 1999, p. 174).

Caberia, neste momento, um recuo no tempo para uma análise histórica da formação

⁴⁸ Como exemplo de planos desenvolvidos para a cidade de Porto Alegre, podem ser citados: o *Plano Geral de Melhoramentos* (1914), o *Plano Diretor* (1959), entre outros.

do pensamento urbanístico em solo brasileiro, que apresentou características e até nomenclaturas diferentes ao longo das décadas. Com forte inspiração nas reformulações de algumas cidades europeias, como Paris por exemplo, os planejamentos urbanos no país teriam se iniciado, em moldes mais concretos, a partir de 1875 e, de acordo com Flávio Villaça (1999, p. 181-183), seria possível segmentá-los em três períodos, considerando algumas especificidades para atribuição de cada um deles.

O primeiro, que teve seu início nas décadas finais do século XIX e avançou até 1930, foi marcado pela concepção dos planos de melhoramentos e de embelezamento que visavam conferir às cidades um ambiente com melhor circulação de pessoas e mercadorias atrelado a um caráter higienista, envolvendo, na maioria das vezes, intervenções nas áreas centrais. Além disso, estes planos almejavam ter como resultado um espaço mais elegante e que atendia, primordialmente, às necessidades da burguesia. Na visão de Villaça (1999, p. 191), este teria sido o único período no qual os planos eram de fato implementados, já que as instâncias municipais e estaduais não precisavam ocultar as verdadeiras intenções das reformas, pois a elite dominante apresentava-se de forma homogênea no diálogo com as esferas públicas, impondo, de certa forma, as diretrizes dos planejamentos.

Algumas matérias veiculadas no *Diário de Notícias*, no final dos anos de 1920, faziam referências aos planos de embelezamento que se multiplicavam pelas capitais do país. Como exemplo:

o Rio, São Paulo, Porto Alegre, Vitória, Recife, Paraíba, Natal e Belém elaboram projetos de remodelação da capital, estando os dirigentes dessas unidades interessados em lhes retirar o caráter provinciano, para, tanto quanto possível, dourá-las com os aspectos novos e as criações de conforto que são o apanágio das metrópoles (AS CONSTRUÇÕES, 1929, p. 3).

O segundo período, de 1930 até 1990, trouxe como principal característica a compreensão do planejamento enquanto técnica de base científica. Desta forma, os trabalhos de embelezamento, visto como a ossatura dos planos do período anterior, são substituídos pela necessidade de tornar a cidade, como um todo e não apenas a região central ou portuária, mais eficiente em seu cotidiano e, para além de engenheiros e arquitetos, passou a incluir profissionais de outras áreas, com o aparecimento de novas temáticas nos planos. A arquiteta e urbanista Maria Cristina da Silva Leme (2000, p. 32) destaca que, naquele momento, houve inicialmente uma progressiva substituição do termo “embelezamento” para “urbanismo”. Entretanto, Villaça (1999, p. 205) argumenta que o próprio termo urbanismo ainda carregava uma associação direta com a questão do embelezamento no momento em que passou a

substituí-lo, e por isso foi substituído paulatinamente pelo termo planejamento urbano. Ele concluiu que “foi sob a égide dos planos de embelezamento que surgiu o planejamento urbano (*latu sensu*) brasileiro” (VILLAÇA, 1999, p. 193).

Tendo ainda Flávio Villaça (1999, p. 204) como referência, é promovida uma subdivisão deste segundo período, identificada da seguinte forma: fase do Urbanismo e do Plano Diretor (1930-1965), fase dos Superplanos (1965-1971) e a fase do “Plano sem Mapa” (1971-1992).

Brevemente, entende-se pela fase do Urbanismo e do Plano Diretor como um período de transição no qual a elite percebia o esvaziamento, sem renovação, de seus planos de embelezamento executados no período anterior. A partir deste ponto, há uma racionalização técnica destas questões e a elaboração de diversos tipos de Plano Diretor em algumas cidades país afora, incluindo Porto Alegre (VILLAÇA, 1999, p. 207-209). Os Superplanos não deveriam estar limitados apenas às obras que pregavam a remodelação das cidades, eles deveriam incluir pautas mais abrangentes e que dessem conta dos variados problemas urbanos que surgiam (VILLAÇA, 1999, p. 215). Já os “Planos sem Mapas” diziam respeito àqueles que passavam a se tornar simplesmente leis e não traziam consigo diagnósticos técnicos (VILLAÇA, 1999, p. 220).

O terceiro período, que se iniciou na última década do século XX e chega até os dias atuais, apresenta a politização intensa como um ingrediente novo na elaboração dos planos, visto que, anteriormente, estes eram balizados quase que exclusivamente por tecnocratas. Algumas gestões municipais do país, geralmente mais progressistas, passaram a contar com uma participação popular na elaboração dos planejamentos urbanos (MARICATO, 2011, p. 56).

Considerando alguns autores que se debruçaram sobre o tema da urbanização no Brasil, como Villaça (1999), Maricato (2011 e 2012) e Leme (2000), nota-se que eles apresentam um discurso convergente no sentido de considerarem os planejamentos urbanos pouco eficientes em seus propósitos, visto que, muitos acabam por não executar seus objetivos e, quando o fazem, colocam-se a serviço do interesse de grupos dominantes. Villaça (1999, p. 224) argumentou que, pelo menos entre 1940 e 1990, “o planejamento urbano brasileiro encarnado na ideia de plano diretor não atingiu minimamente os objetivos a que se propôs”. Importa ressaltar que esta afirmação foi feita pelo autor ainda nos anos 1990. Seguindo a mesma linha crítica, Maricato (2012, p. 147) atribuiu como aspecto negativo dos planejamentos uma base

formuladora distante das necessidades reais da cidade, alegando que “a ineficácia dessa legislação é, de fato, apenas aparente, pois constitui um instrumento fundamental para o exercício arbitrário do poder, além de favorecer pequenos interesses corporativos”.

Os planos vinculados à cidade de São Paulo e do Rio de Janeiro são exemplos de como os planejamentos urbanos concebidos em solo brasileiro tornaram-se mais uma ideologia do que ações efetivas e executáveis por parte do poder público, ou seja,

o planejamento urbano no Brasil passa a ser identificado com a atividade intelectual de elaborar planos. Uma atividade fechada dentro de si própria, desvinculada das políticas públicas e da ação concreta do Estado, mesmo que, eventualmente, procure justificá-las. Na maioria dos casos, entretanto, pretende, na verdade, ocultá-las. (VILLAÇA, 1999, p. 222).

A partir desta reflexão, pode-se compreender o motivo pelo qual inúmeros planos urbanísticos, desenvolvidos em várias cidades brasileiras, não tiveram sua aplicação de fato. No município de Porto Alegre, por exemplo, deparamo-nos com alguns planos concebidos ao longo do século XX que, mesmo fundamentados em estudos que favoreciam o melhor aproveitamento do espaço urbano, por não estarem articulados às políticas públicas daquele momento ou por não convergirem com a ideologia dos governantes, foram postergados ou não foram implementados.

2.1. As iniciativas urbanísticas

Após a proclamação da República, em 1889, alguns Estados do país se debruçaram sobre propostas de melhoramentos para as cidades brasileiras, principalmente aquelas ligadas ao embelezamento, promoção da higiene e ampliação de portos. O Rio Grande do Sul não foi uma exceção à regra e também figurou nesse quadro.

Nesta época, em Porto Alegre, presenciou-se a fundação da Escola de Engenharia em 1896 e os profissionais oriundos desta compuseram a categoria destacada para se preocupar com a modernização das cidades: os engenheiros (LEME, 1999, p. 22).

Considerando-se o mesmo período, com a instalação da República, o Estado do Rio Grande do Sul e, por conseguinte, as suas cidades, presenciaram governos de base autoritária e com a peculiaridade de se estenderem por uma longa duração⁴⁹.

⁴⁹ No Estado do Rio Grande do Sul, dois governantes do PRR (Partido Republicano Rio-grandense)

Com a filosofia política fundamentada no positivismo de Augusto Comte⁵⁰ que, em solo gaúcho, foi revitalizada e adquiriu características próprias, o Rio Grande do Sul adentrou o século XX dentro de um modelo conhecido por “castilhismo”. Havia o intuito de obter-se o desenvolvimento econômico do estado para além setor agropecuário, ou seja, o investimento na industrialização e na urbanização tornava-se um ponto crucial no programa governamental, que perduraria por toda a chamada República Velha (1889-1930).

Monteiro (1995, p. 33) afirma que “por volta de 1890, inicia-se em Porto Alegre uma nova fase do fenômeno urbano, caracterizada pela crescente complexidade da organização de grupos sociais, decorrentes das transformações das estruturas política, social e econômica da sociedade brasileira”. A partir de Sandra Pesavento (1999, p. 201), pode-se complementar que a questão da modernização da cidade tornou-se um ideário recorrente naquele momento da República: “Porto Alegre se quer burguesa, bela, moderna, higiênica, ordenada e... branca”. Um reordenamento urbano se fazia necessário à medida que

sobre a cidade se produz um discurso que visa a atualização do imaginário da sociedade rio-grandense e porto-alegrense no sentido de alcançar a modernidade. Modernidade esta construída a partir do ideário das elites dirigentes [...] (MONTEIRO, 1995, p. 47).

Em termos populacionais, Porto Alegre iniciou o século XX com uma população que girava em torno de 75 mil habitantes. Entretanto, após uma década, a população atingia o número de 115 mil habitantes, integrando o grupo de grandes cidades com mais de 100 mil habitantes (MONTEIRO, 1995, p. 36). O crescimento populacional acentuado da cidade era tributário da sedimentação das funções comerciais desenvolvidas no local e do início do processo de industrialização no município (SINGER, 1977, p. 180).

O crescimento contínuo da capital acabou impondo novas necessidades e anseios, fazendo com que se despertasse na elite local um interesse em apoiar a modernização da cidade. Não se pode perder de vista que a modernização das cidades brasileiras, no início do

apresentaram mandatos bastante longevos: Júlio de Castilhos (1893-1898) e Borges de Medeiros (1898-1908 / 1913-1928). Tratando-se da capital, no período de 1897 a 1937, a cidade de Porto Alegre teve como governantes apenas três intendentos, todos pertencentes ao PRR: José Montauray de Aguiar Leitão (1897-1924), Otávio Rocha (1924-1928) e Alberto Bins (1928-1937).

⁵⁰ A filosofia positivista de Augusto Comte (1798-1857) dotada de traços reacionários na Europa acabou por influenciar a elite gaúcha dirigente, instalada no PRR (Partido Republicano Rio-grandense). No entanto, versão própria do positivismo, conhecido como “Castilhismo”, mostrou-se mais flexível e permitiu que o Estado do Rio Grande do Sul ostentasse, ao longo de todo o governo do PRR, características conservadoras, mas também progressistas. Charles Monteiro (1995, p. 43) menciona que “a palavra de ordem do PRR, ao longo deste período que vai de 1892 a 1922, era conservar melhorando”.

século XX, é parte de um contexto mais amplo no qual o país foi inserido no circuito econômico internacional com a exportação agrícola nas últimas décadas do século XIX e que, no princípio do século XX, começou a apresentar traços de um movimento industrial, mesmo que ainda rudimentar.

Lembrando que a “paisagem” está associada com o olhar que se põe sobre ela, assim como, reciprocamente, ela será também uma influência para a formatação deste mesmo olhar (BERQUE, 1998). Não se trata apenas de ser uma cidade moderna. Ela deve também parecer moderna, no sentido de ter a aparência e trazer características vinculadas à modernidade. Para além de determinar a essência, a aparência é a responsável por sua revelação.

Assim, em Porto Alegre, buscou-se criar um cenário com elementos que remetiam ao que se considerava moderno à época, de construções verticais à implantação de instalações sanitárias adequadas, tendo como referência, neste caso, cidades europeias ou outras brasileiras que já estavam mais avançadas no processo de urbanização (FIGURA 9).

FIGURA 9 - Biblioteca Pública do Estado do Rio Grande do Sul nos anos 1920



FONTE: Fototeca Sioma Breitman - Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo.

2.1.1. Plano Geral de Melhoramentos

“Melhorar conservando” tal foi o critério que adoptamos no estudo do projecto que nos vae occupar. Não é possível pretender actualmente a abertura de avenidas largas na parte central da cidade, como seria nosso desejo, pois isto importaria em despesas pouco compatíveis com os recursos actuaes da Municipalidade [...] de modo que nos cingimos ao que era praticável, esperando, porém, que o projecto actual possa satisfazer em muitos pontos às necessidades crescentes do transito, à belleza e hygiene da Capital (MACIEL, 1914, p. 1-2).

A gênese dos planos de modernização da cidade de Porto Alegre pode ser observada a partir da estruturação da Constituição Liberal Republicana, que reorganizou a administração pública, criando órgãos que seriam os responsáveis pelo desenvolvimento destes planos iniciais de urbanismo. Em 1892, um dos departamentos que compunha a Secretaria da Intendência era justamente o de Engenharia que, no futuro, transformar-se-ia em Diretoria de Obras. Esta diretoria foi a base de composição para a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre (SOUZA, 2010, p. 98).

Em 1912, o primeiro Intendente eleito José Montaury de Aguiar Leitão⁵¹, convocou uma “Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Capital” e, dois anos depois, em 1914, o *Plano Geral dos Melhoramentos e Embelezamento* (FIGURA 10) foi apresentado aos órgãos municipais pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel⁵², sendo posteriormente divulgado pela *Revista EGATEA*⁵³, da Escola de Engenharia (SOUZA, 2010, p. 95).

Não obstante o papel representativo de João Moreira Maciel no desenvolvimento deste plano, ele não deveria ser observado em um contexto isolado e personificado em um único profissional. Para Célia Souza,

a Comissão de Melhoramentos tinha um papel fundamental no processo de

⁵¹ José Montaury de Aguiar Leitão (1860-1939) nasceu em Niterói (RJ) e formou-se como engenheiro civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Vinculado ao PRR, Montaury trabalhou no Ministério da Agricultura, sendo convidado por Júlio de Castilhos a concorrer ao cargo de Intendente na cidade de Porto Alegre.

⁵² João Moreira Maciel nasceu na cidade de Santana do Livramento (RS), mas foi morar no Rio de Janeiro ainda criança. Formou-se em 1899, “como melhor aluno da turma”, na Escola Politécnica de São Paulo como engenheiro-arquiteto. Em 1912, quando criou-se a Comissão de Melhoramentos, ele foi contratado como auxiliar técnico e, no ano seguinte, assumiu a Diretoria de Obras da Intendência Municipal de Porto Alegre. Em 1914, ele propôs o *Plano de Melhoramentos e Embelezamento* da cidade (SOUZA, 2014).

⁵³ A primeira edição da revista foi no ano de 1914 e já contou com a apresentação do *Plano de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre*.

planejamento da cidade. A ela cabia abordar e ponderar sobre todos os aspectos da cidade. A atuação de seus componentes é ampla, mas articulada, de tal forma que se desenvolvem projetos de saneamento, de construção, elaboram códigos de obras e posturas e até o plano geral para a cidade (SOUZA, 2004, p. 95-96).

FIGURA 10 - Planta de Porto Alegre idealizada no *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* (1914)



FONTE: *Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre*- Acervo do IHGRS.

O *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento*, que também ficou conhecido como Plano Maciel, em referência ao engenheiro-arquiteto que liderou a sua concepção, previa a instalação de praças e jardins nas regiões vazias próximas à área central e a reformulação viária, construindo avenidas que ligassem o centro aos bairros, reorganizando a região central em função do novo porto.

Importa reforçar que o Plano Maciel trazia em sua ossatura a pretensão de promover transformações urbanas, conservando a estrutura da cidade. Esta ideia de adequava ao projeto progressista-conservador do grupo hegemônico porto-alegrense (BOEIRA, 1980, p. 42-44).

“Melhorar conservando” tal foi o critério que adoptamos no estudo do projecto que nos vae occupar. Não é possível pretender actualmente a abertura de avenidas largas na parte central da cidade, como seria nosso desejo, pois isto importaria em despesas pouco compatíveis com os recursos actuaes da Municipalidade [...] de modo que nos cingimos ao que era praticável, esperando, porém, que o projecto actual possa satisfazer em muitos pontos às necessidades crescentes do transito, à belleza e hygiene da Capital (MACIEL, 1914, p. 1-2).

Deste modo, Porto Alegre começou a estruturar-se, do ponto de vista viário, em forma de “leque”, conforme já comentado anteriormente nesta dissertação (FIGURA 4, capítulo 2). Neste plano, também era previsto o aproveitamento dos aterros iniciais feitos sobre o Guaíba para a otimização das ruas perpendiculares ao porto e que adentravam pelo Centro, assim

como a abertura de duas grandes avenidas paralelas ao cais (MONTEIRO, 1995, p. 73).

Embora grande parte dos projetos previstos neste plano tenham sido executados paulatinamente pela administração da cidade no decorrer de vários anos, isto não se deu imediatamente após a apresentação do mesmo. Neste sentido, duas razões podem ser observadas: primeiro, a falta de recursos financeiros por parte do município naquele período e, segundo, pela obediência absoluta do Intendente à época, José Montaury, ao equilíbrio orçamentário, tal como disposto na filosofia de Comte (MONTEIRO, 1995, p. 37-38).

Assim, muitas das iniciativas executadas, em nível arquitetônico e não urbanístico, foram feitas a partir da contribuição da iniciativa privada. Assim, na administração do Intendente José Montaury (1897-1923) o espaço urbano não foi reordenado em um sentido mais amplo, ou seja, a cidade ainda mantinha alguns traços característicos do período colonial.

De acordo com opiniões emitidas à época, é possível compreender que a atitude de Montaury, ao longo de vinte e sete anos à frente da administração municipal de Porto Alegre, foi alvo de variadas críticas em virtude de sua subserviência ao executivo estadual. Como um exemplo destas críticas, observa-se as palavras de Walter Spalding (1967, p. 67) sobre o Intendente:

à testa da administração da Capital do Estado, demonstrou, sempre, o modesto engenheiro, grande interesse pelo progresso da cidade. Entretanto, pouco fez, relativamente, pois que obediente às ordens do Partido e do Chefe Supremo, Borges de Medeiros, jamais se aventurou a grandes empreendimentos, embora tenha mandado projetar alguns, como o plano remodelador da cidade, em 1914.

No entanto, é importante ponderar que o foco de Montaury na execução de obras de saneamento, iluminação e construção dos edifícios públicos serviu de base para que o novo Intendente Otávio Rocha, alçado a esta posição em 1924, pudesse remodelar de forma mais abrangente o espaço urbano de Porto Alegre (MONTEIRO, 1995, p. 38).

Atualmente, a importância deste plano geral para a cidade de Porto Alegre, considerando-a como um todo, é largamente reconhecida pela historiografia. A trajetória da cidade no que diz respeito à modernização urbanística viabilizou-se de forma lenta, mas contínua, avançando por todo o século XX com a adaptação de propostas oriundas do Plano de 1914 (SOUZA, 2004, p. 125).

É importante não abstrair-se o contexto internacional que foi articulado a um contexto local específico na concepção do plano, ou seja, o

Plano Geral de Melhoramentos se insere, então, como documento-chave: além de seu conteúdo estar muito circunscrito ao contexto internacional das discussões sobre urbanismo [...] sua execução também representa o desejo de tornar os espaços da cidade permanências concretas do governo positivista na estrutura urbana de Porto Alegre (SOUZA, 2010, p. 135).

A administração do Intendente José Montauray contou com um robusto instrumento que auxiliou a condução da cidade de Porto Alegre em direção à modernização. Este plano urbanístico inaugural sintetizou alguns projetos já existentes ao mesmo tempo em que propôs novas vertentes, articulando as obras de caráter reformador com a área do porto, que passava por um processo de ampliação (SOUZA, 2004, p. 52).

Além de ser parte da gênese dos planos urbanísticos de Porto Alegre, considerou-se analisar o *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* nesta pesquisa em virtude de ser também o primeiro plano a sugerir que as áreas obtidas por meio de aterros, até aquele ano, fossem transformadas em parques e jardins. Também previu-se nele a canalização dos arroios. Lembre-se que, naquele ano, a cidade de Porto Alegre já tinha passado por, pelo menos, duas grandes enchentes: em 1873, atingindo 3,50 de cota⁵⁴, e em 1914, chegando em 2,60 de cota (GUIMARAENS, 2013, p. 25).

As margens do Guaíba foram incluídas no Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos, sendo apontadas como um trecho a ser saneado e embelezado:

o prolongamento do cais contratado, e que chega até o alinhamento da Rua General Bento Martins, se impõe, para desta forma contornar a cidade, praticando uma larga e nova avenida entre a limitrofe atual e o rio, o que representa facilidade para trânsito, beleza para a cidade, higienizando, ao mesmo tempo, as margens atuais do Guaíba [...] (COMISSÃO..., 1914).

Nota-se no plano que o olhar direcionado para as margens do Guaíba não as observava como um espaço, parte de um ecossistema mais amplo, apenas as referenciava como mais um local que poderia ser aproveitado para os objetivos da cidade naquele momento, fortemente assentados no embelezamento e saneamento.

É importante ressaltar que, de fato, no Brasil, ainda não havia uma ponderação nos planos urbanísticos em relação às questões ambientais, e por isso não se encontrou associações desta natureza no *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre*. Ideias neste sentido surgiram nos Estados Unidos no final do século XIX, ainda de forma rudimentar e circulavam apenas entre as elites e a intelectualidade. É neste período que

⁵⁴ Entende-se por cota a altura das águas em relação ao nível do mar.

se observou em alguns Estados norte-americanos a fundação de Parques Nacionais, como por exemplo: de Yellowstone, em 1872, e de Yosemite, em 1890. Temáticas que levavam em consideração a natureza e o impacto humano sobre ela permearam a sociedade brasileira de forma mais abrangente somente nas décadas finais da segunda metade do século XX, embora algumas personalidades pioneiras já assimilassem com ideias de conservação e de preservação a partir dos anos 1930 (FRANCO; DRUMMOND, 2012, p. 333).

Retornando ao cenário local, no Rio Grande do Sul, o contexto posterior à Revolução Constitucionalista de 1923, foi emblemático, principalmente no que tange à hegemonia do PRR. Com a revisão da Constituição de 1891, houve a permissão de que outros grupos da elite dominante tivessem acesso ao poder no Estado (BAKOS, 1996, p. 57-58). Com isso, impediu-se uma nova reeleição de Montaury, considerado pela elite da época uma figura pública com a popularidade em queda, principalmente, devido à baixa execução das reformas previstas para a cidade (FONTOURA, 1958, p. 121). Esse movimento levou o PRR a apoiar a implementação de variadas obras de modernização na cidade, com o intuito de recuperar seu prestígio político. Para isso, apostou em um novo Intendente, escolhido por Borges de Medeiros, à frente da administração municipal.

Desta forma, com o término da liderança de José Montaury no município, em 1924, Otávio Rocha⁵⁵ assumiu o cargo máximo na Intendência Municipal de Porto Alegre. Entre suas medidas iniciais, nomeou uma Comissão Especial para Obras, determinando a esta, posteriormente, que se ocupasse na revisão do antigo *Plano Geral de Melhoramentos* de 1914, desenvolvido por João Maciel, a fim de verificar a adequação dos projetos nele contemplados com as necessidades da cidade naquele período.

Assim sendo, em 1927, o *Plano Geral de Melhoramentos* foi revisto e reeditado. Porém acabou por manter seus principais pilares assentados nas questões que envolviam a urbanização, a higienização e o embelezamento da cidade, e a diferença ficou por conta da inclusão dos orçamentos que não constavam no Plano de 1914.

Neste momento, as obras de remodelação começaram a tomar forma, alçando o nome de Otávio Rocha como um ícone da transformação urbana de Porto Alegre. Lembrado por promover as modernizações na capital, assim ele é citado em matéria veiculada no *Diário de*

⁵⁵ Otávio Rocha nasceu em Pelotas (RS), era engenheiro e tinha 47 anos quando assumiu o cargo de Intendente de Porto Alegre. Segundo Bakos (1996, p. 58), naquele momento, havia passado metade de sua vida dedicando-se à política partidária.

Notícias, que ressaltava a administração deste Intendente dizendo que “seu nome [estaria] definitivamente ligado aos destinos da nossa terra” (A CIDADE, 1928a, p. 5) ou, nas palavras de Roque Callage em um texto, publicado neste mesmo veículo: Otávio Rocha transformou a “nauseabunda e retardatária aldeia de ontem na moderna e vertiginosa metrópole de hoje” (A CIDADE, 1928b, p. 5). Em suma, em 1924, com o início da implementação do Plano de Melhoramentos, inaugurou-se uma nova fase em Porto Alegre, na qual o tripé “ordem, progresso e modernização” obteve espaço para a sua materialização (SOUZA, 2004, p. 125).

Apesar da imagem de modernização vinculada ao Intendente Otávio Rocha, que faz referência à execução dos projetos urbanísticos em ritmo acelerado, durante a sua administração, vale enfatizar que diversas obras tiveram o seu início, mas apenas uma delas foi concluída até o final de seu governo: a Avenida Júlio de Castilhos. Como uma das obras mais imponentes e representativas de seu governo considera-se a abertura da Avenida Borges de Medeiros, que só foi inaugurada em 1935, já sob a administração de Alberto Bins.

De qualquer forma, a quantidade de obras iniciadas na cidade refletia o espírito de modernização que se instalava em Porto Alegre. Monteiro (1995, p. 107) coloca que

o Intendente transformara a cidade em um imenso canteiro de obras. As demolições, a terra revolvida, a quantidade de frentes de trabalho, o barulho e a confusão representavam de forma alegórica o processo de destruição dos valores e costumes desta sociedade, considerados “arcaicos”, em busca de uma atualização-modernização em relação aos grandes centros mundiais.

A administração de Otávio Rocha foi bem recebida por todos no que diz respeito ao remodelamento da cidade, enquanto a sua morte súbita, em fevereiro de 1928, foi lamentada pela sociedade porto-alegrense. Faria e Paiva comentaram que “essa administração, extraordinariamente profícua, teve fim, antes do tempo, por motivo de falecimento desse engenheiro” (1938, p. 17).

O vice-Intendente de Otávio Rocha, Alberto Bins⁵⁶ assumiu o cargo sob o título de Intendente até 1930, visto que o mesmo se extinguiu após a Revolução de 30. No entanto, Bins, nomeado pelo governo do Estado, manteve-se na liderança administrativa da cidade até 1937, sendo intitulado como Prefeito. Sua carreira política e sua dedicação ao PRR foram os principais motivos que o levaram à Intendência de Porto Alegre. Além disso, sua habilidade nos negócios foi associada a ele como um diferencial durante a campanha (BAKOS, 1996, p.

⁵⁶ Nascido em Porto Alegre, em 1869, Alberto Bins concluiu seus estudos na Inglaterra e na Alemanha, “de onde trouxe ideias novas, especialmente no ramo da indústria metalúrgica (BAKOS, 1996, p. 62).

62).

Alberto Bins deu seguimento ao plano de modernização de Porto Alegre, originado na administração de Montauray e aprofundado durante o governo de Otávio Rocha. Ele foi responsável pela conclusão de várias obras iniciadas anteriormente, além disso, conseguiu programar e dar início a outras obras de remodelação da cidade. Naquele momento, o Plano de Melhoramentos seguia sendo a matriz do ideal de urbanização e modernização do município, sendo que todas as obras executadas tinham seus objetivos alinhados com este planejamento, ou seja, ele continuava a cumprir as diretrizes inicialmente configuradas em seu corpo textual, como, por exemplo, a abertura de grandes avenidas que desobstruíam as áreas centrais e ainda tinham a capacidade de embelezar a cidade (SOUZA, 2004, p. 182).

Ainda na década de 1920, nota-se na imprensa gaúcha textos que remetem às transformações urbanísticas e arquitetônicas da cidade de Porto Alegre. Destacam-se entre os veículos impressos, os jornais *Diário de Notícias* e *Correio do Povo*, nos quais artigos e crônicas e notícias apresentavam visões otimistas e críticas sobre a modernização que se impunha sobre o município (CARREIRA, 2005, p. 137-138).

Por meio da imprensa local é possível notar que houve uma significativa quantidade de mudanças empreendidas por toda a cidade durante a administração de Alberto Bins. O jornal *Correio do Povo* mostrou, em algumas matérias, um resumo do que a Prefeitura de Porto Alegre havia executado, em termos de obra, ao longo da administração de Alberto Bins. Entre as principais, pode-se relacionar: a conclusão da Avenida Borges de Medeiros; o alargamento da Avenida João Pessoa; a abertura da Avenida Farrapos; o aumento na pavimentação e no calçamento; a remodelação de praças e jardins públicos, entre estes o Campo da Redenção, onde comemorou-se o Centenário Farroupilha em 1935, e a construção do viaduto Otávio Rocha (TRABALHOS, 1933, p. 5).

Ainda nos anos iniciais do governo de Alberto Bins, um fato fez com que as discussões em torno da modernização de Porto Alegre tivessem um apelo no tocante ao tema urbanístico: o convite por parte do Prefeito e a vinda de uma figura com bastante representatividade no cenário europeu e também brasileiro, especificamente pelo desenvolvimento de planos urbanísticos para a capital do país, a cidade do Rio de Janeiro. Tratava-se do urbanista francês Alfred Agache⁵⁷, que esteve aqui em 1928, mas emigrou definitivamente para o Brasil

⁵⁷ Alfred Agache era um urbanista francês que elaborou um plano de remodelação para a cidade do Rio de Janeiro, na época, capital da República. Posteriormente, foi convidado a desenvolver um plano de modernização para Porto

somente em 1939. Em entrevista cedida ao *Diário de Notícias*, o então Intendente Alberto Bins mencionou algumas observações feitas por Agache nas reformas da capital gaúcha e, entre elas, estava a sugestão de construção de uma avenida beira-rio, em uma área destinada ao aterramento do Guaíba, na região do bairro Praia de Belas (A REMODELAÇÃO, 1928, p. 7). Entretanto, como observado no *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* de 1914, a Avenida Edvaldo Pereira Souza, construída apenas em 1990, já estava projetada no documento de 1914. Era previsto neste também um aterramento no trecho da Praia de Belas, mesmo que em menor proporção do que se realizou posteriormente.

Não obstante o caráter inovador imbuído no *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* de 1914, este apresentava-se limitado no avançar da década de 30, já que, além de restringir-se apenas à área do Primeiro Distrito de Porto Alegre, não contava com o crescimento urbano acentuado que demandava novas necessidades por parte da população ali instalada (ABREU FILHO, 2006, p. 96). Para Edvaldo Pereira Paiva (1951, p. 10), o “Plano Maciel estava superado, pois correspondia a uma pequena parte da cidade, e suas teorias haviam sido ultrapassadas”.

Tendo estas limitações em mente à época, os engenheiros municipais Edvaldo Pereira Paiva⁵⁸ e Luis Arthur Ubatuba de Faria⁵⁹ começaram a esboçar projetos urbanísticos para a capital gaúcha tendo como inspiração o Plano Agache, desenvolvido para a cidade do Rio de Janeiro, e o Plano Prestes Maia, para a cidade de São Paulo (ABREU FILHO, 2006, p. 97). Estas propostas acabaram sendo revisitadas e incluídas posteriormente em um documento intitulado *Contribuições ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*.

2.1.2. As contribuições de Paiva e Ubatuba

O documento *Contribuições ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* é uma

Alegre, mas acabou apenas trabalhando no projeto de ajardinamento do Campo da Redenção. Elaborou também um plano de urbanização para a cidade de Curitiba.

⁵⁸ Nascido em Porto Alegre (RS), Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981) graduou-se em engenharia-arquitetura na Universidade Federal do Rio Grande do Sul e atuou como urbanista ao longo de sua carreira profissional, participando da concepção de planos urbanísticos para variadas cidades brasileiras, incluindo sua cidade-natal, Porto Alegre.

⁵⁹ Luiz Arthur Ubatuba de Faria (1908-1954) foi um engenheiro gaúcho, graduado na Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1932 e, desde sua fase estudantil, atuou no quadro funcional da Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Em parceria com Edvaldo P. Paiva, dedicou-se aos estudos urbanísticos da cidade e passou a difundir conceitos por todo o Estado a partir de então (MIRANDA, 2012, p. 107).

compilação dos vários projetos desenvolvidos ao longo de três anos, de 1935 até 1938. A edição deste documento foi de responsabilidade dos engenheiros Edvaldo Pereira Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Faria, durante a administração do Loureiro da Silva. Neste, apresentava-se como ideia principal um *Plano de Avenidas*, cujo mote seria o aproveitamento das vias abertas nos governos anteriores, incorporando outras vias novas a estas com o intuito de ampliar a comunicação viária da cidade. Para esses profissionais, a partir desta estratégia, a cidade seria expandida, promovendo a irradiação do comércio e dos negócios para outras regiões secundárias que, naquele momento, não estavam incorporadas ao centro, isto é, haveria uma descentralização e uma melhor distribuição da circulação municipal (FARIA; PAIVA, 1938, p. 46).

Além das modificações viárias, o plano de Faria e Paiva também propunha a construção de dois novos bairros: um para a classe operária, na zona norte, e outro com finalidade residencial, na zona sul. O bairro residencial seria criado em uma área originada a partir do aterramento da Praia de Belas.

Tratando-se especificamente do bairro Praia de Belas, nota-se que o poder público, ao endossar a proposta dos engenheiros, demonstrou interesse pela região, que tinha a facilidade de possuir uma linha de ônibus desde 1932. Essa fazia o percurso entre o centro da cidade e a zona sul, sendo o bairro Praia de Belas uma área de passagem neste itinerário.

Outra questão latente à época era a higienização da cidade. Para os engenheiros, algumas regiões de Porto Alegre, próximas do centro, não estavam adequadas ao padrão de modernização que o município esperava atingir, considerando que tinham sido aportados investimentos urbanísticos há algumas décadas a fim de atualizar a cidade, tornando-a o cartão de visita do Estado. Entre estas regiões problemáticas, eles mencionam o litoral da Praia de Belas que, segundo Paiva e Faria, apresentava-se com pontos caracterizados por higienização deficiente: acúmulo de lixo, falta de calçamento, esgoto nas ruas, etc (FARIA; PAIVA, 1938, p. 91).

Como solução, os engenheiros conceberam um projeto mais amplo que articulou o saneamento do Riacho, segundo eles fundamental para o vigor de Porto Alegre, com a criação do bairro residencial Praia de Belas, que seria o local de deságue da foz do Dilúvio para o rio Guaíba. Para esses profissionais, “todo e qualquer projeto de urbanização do local depende de prévia canalização do Riacho” (FARIA; PAIVA, 1938, p. 93). De acordo com uma ata de reunião do Conselho do Plano Diretor, realizada em maio de 1939, ficava explícita a

importância na resolução deste tópico para a capital:

o grande problema, diremos nº1 de Porto Alegre, é o aproveitamento, para urbanização, das grandes áreas marginais do Riacho. Áreas estas insalubres, sujeitas às inundações pelas enchentes do rio e que, portanto, representam um sério entrave à desejável continuidade de desenvolvimento da zona urbana da cidade. Foi por este motivo que, uma vez assentando o Projeto do Plano Diretor em suas linhas gerais, iniciamos os estudos mais detalhados deste plano pelo projeto de saneamento e urbanização da Praia de Belas e canalização do Riacho, da ponte da Azenha ao Guaíba (SILVA, 1943, p. 137).

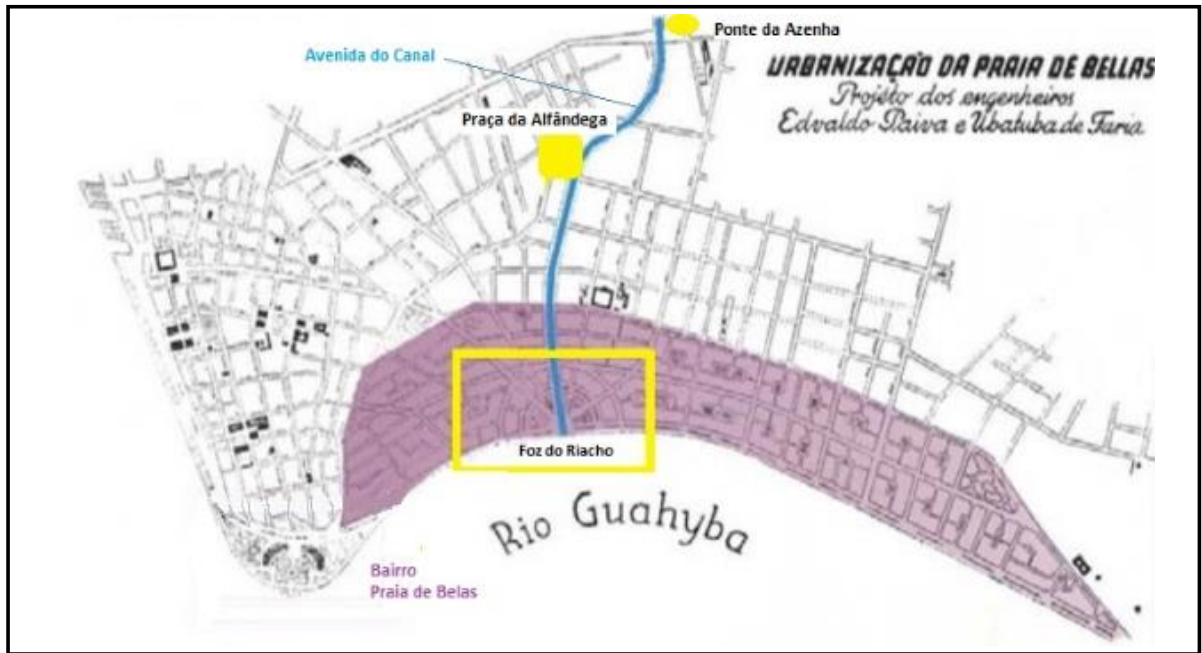
A canalização do Riacho se materializaria por meio da Avenida do Canal (atual Avenida Ipiranga), essencial para o plano urbanístico da cidade na visão dos engenheiros. Esta avenida foi projetada para ligar a Ponte da Azenha até a foz do Riacho (FIGURA 10). Como explicação para este projeto, os autores dizem que:

aproveitamos a ponte da Azenha, recentemente construída. Desse ponto para jusante o traçado é o seguinte: inicialmente um trecho em reta (50 metros). Dever-se-á canalizar para montante dessa ponte um trecho em reta. Em seguida, um trecho em curva de raio igual a 300 metros e extensão retificada igual a 270,40 metros. Esse trecho em curva é ligado a outro, também em curva, de sentido inverso, por uma tangente de 270 metros de extensão. O novo trecho em curva tem também um raio igual a 300 metros e uma extensão retificada de 179,70 metros. Desse ponto, o canal segue em linha reta, atravessa a Av. Getúlio Vargas sob a nova ponte a ser construída, 75 metros mais para o sul do que o atual, e continua paralelamente a Rua Barão do Gravataí, que deverá servir como avenida lateral, acompanhando a quebrada que faz essa rua na esquina da Rua Baronesa do Gravataí (nesse ponto demos ao canal uma superlargura) e vai assim até a praia de Belas, onde desembocará (FARIA; PAIVA, 1938, p. 168-169).

Também foram projetados três grandes parques no bairro residencial Praia de Belas: o Parque das Confluências, com 35 mil metros quadrados; o Parque da Ponte de Pedra, com 30 mil metros quadrados; e o Parque Padre Cacique, com 35 mil metros quadrados (FARIA; PAIVA, 1938, p. 129-130). O Parque das Confluências, previsto no projeto como detentor de uma grande área verde, seria aquele a receber a foz do Riacho (FIGURA 11)⁶⁰.

FIGURA 11 - Proposta de urbanização do bairro Praia de Belas - 1937.

⁶⁰ Atualmente, contempla-se nesta área os seguintes parques: Parque Maurício Sirotski Sobrinho, também conhecido como Parque Harmonia (próximo à Usina do Gasômetro) e o Parque Marinha do Brasil, que tem seu início próximo da Avenida Ipiranga e segue até o estádio do Beira-Rio.



FONTE: *Boletim da Sociedade de Engenharia*, 1937.

Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria pareciam ter estimado que o projeto teria um custo elevado de execução, sendo possivelmente um entrave para a sua concretização. Assim, sinalizaram, ainda no projeto, possíveis soluções para a realização do mesmo, destacando as vantagens que esta obra poderia render para a cidade.

Achamos possível a execução desse projeto, porém por etapas, dada a situação financeira do Município. Ainda mais, consideramos essa obra rentável para o Município, pois seria valorizada uma enorme zona que renderia, no futuro, mais do que hoje. Outra possibilidade seria a execução imediata e total por particulares, que deveriam receber determinadas vantagens concedidas pelo Poder Público (FARIA; PAIVA, 1938, p. 106).

Durante a administração do Prefeito José Loureiro da Silva⁶¹ (1937-1943), situada cronologicamente no conturbado período político do Estado Novo, as obras de canalização começaram a ser executadas. Ele tinha a intenção não apenas de continuar a modernização da cidade, iniciada nas administrações anteriores, como queria também marcar o seu governo com um tom de progresso e modernidade para a capital gaúcha.

Pôrto Alegre sai, agora, do seu caminho colonial, de sua fase primitiva de formação. E, como organismo que vive e se desenvolve, o melhor ponto para encaminhar essa formação é a adolescência, motivo por que espero torná-la uma das mais belas cidades

⁶¹ José Loureiro da Silva nasceu em Porto Alegre (RS), formou-se pela Faculdade Livre de Direito do Rio Grande do Sul em 1923, quando já era vinculado ao PRR. Ele se declarava como um apaixonado por sua cidade natal. Conhecido por ser um notável administrador, assumiu a Prefeitura de Porto Alegre por duas vezes: entre 1937-1943 e 1960-1964, além de ter atuado como Prefeito em outras quatro cidades gaúchas: Alegrete, Garibaldi, Taquara e Gravataí. (DE GRANDI, 2002, p. 12).

do Brasil e da América do Sul (PAIVA; SILVA, 1943, p. 126).

Para Braga (2002), o urbanismo da capital gaúcha teria sido utilizado como propaganda para o governo de Loureiro da Silva. Nas palavras deste autor:

A cidade de Porto Alegre deveria corresponder ao projeto de nação que se desejava. José Loureiro não poupou esforços em fazer a cidade um espelho do ideário estadonovista. Podemos entender que a importância das construções urbanas teria um significado simbólico muito importante no que diz respeito à composição arquitetônica de cunho autoritário. O período era discricionário, de inspiração nazifascista. Assim, os espaços abertos e a amplitude passariam a fazer parte do conjunto de obras que surgem durante a administração de Loureiro.

Ainda neste período, destacou-se no âmbito urbanístico a figura do arquiteto Arnaldo Gladosch⁶² que, em 1938, atuou como funcionário da Prefeitura. Ele, que já havia trabalhado com Alfred Agache na modernização da cidade do Rio de Janeiro, foi convidado pelo próprio Prefeito para atuar na concepção de um anteprojeto do Plano Diretor de Porto Alegre.

2.1.3. Anteprojeto do Plano Diretor

Gladosch chegou na capital gaúcha com a missão de desenvolver estudos preliminares que possibilitassem a posterior concepção de um plano diretor para a cidade. Embora houvesse o desejo de se desenvolver um plano diretor para Porto Alegre entre os dirigentes locais, não havia uma estrutura técnica e financeira necessária para a viabilização deste (BOHRER, 2001, p. 89).

A missão de Gladosch na capital gaúcha era a de contribuir com propostas ligadas ao saneamento, melhoria viária e urbanização do local. As ideias seriam organizadas, apresentadas a um Conselho e, posteriormente, tornariam-se a base para a formatação de um Plano Diretor para a cidade. No contrato de Gladosch constava que ele deveria ter como foco de trabalho a reformulação da área central e o saneamento e urbanização do Vale do Riacho e da Praia de Belas, principais componentes dos estudos já efetuados anteriormente por Paiva e Faria (ABREU FILHO, 2006, p. 123).

Durante o governo de Loureiro da Silva, implementou-se o Conselho do Plano Diretor,

⁶² Nascido em São Paulo (SP), Arnaldo Gladosch (1903-1954) graduou-se em arquitetura na Universidade de Dresden, em 1926. Posteriormente, no seu retorno para o Brasil, fixou-se no Rio de Janeiro e atuou ao lado de Alfred Agache nos planos urbanísticos que visavam à modernização da cidade. Depois de alguns anos, mudou-se para Porto Alegre e trabalhou, de 1938 até 1941, na concepção do Anteprojeto do 1º Plano Diretor de Porto Alegre.

ligado diretamente ao chefe do executivo municipal, que era constituído por 16 integrantes que representavam diversos setores da sociedade porto-alegrense. Desta forma, deu-se início a uma criação compartilhada do Plano Diretor, ou seja, tratava-se do “urbanismo de portas abertas” (PAIVA; SILVA, 1943, p. 18). As principais funções do Conselho criado por Loureiro da Silva eram: “a) examinar, propor alterações e votar projetos de reforma urbana; b) retocar ou ampliar projetos do Plano Diretor; c) fiscalizar a execução dos projetos aprovados” (DE GRANDI, 2002, p. 54).

Os estudos e diagnósticos feitos por Gladosch foram compilados, ao final do governo de Loureiro da Silva, em um documento chamado *Um Plano de Urbanização* cujo conteúdo demonstra um enquadramento para além das propostas do urbanista. Nele, constata-se variados pontos, como por exemplo: um histórico acerca das obras modernizadoras já executadas em Porto Alegre em administrações anteriores, uma relação dos principais problemas que a cidade ainda precisava solucionar em termos urbanísticos, viários e de saneamento, atas de reuniões entre Gladosch, o Prefeito e o Conselho do Plano Diretor e referenciais teóricos sobre o plano diretor.

Gladosch enfatizou dois pontos neste documento. O primeiro tratou da melhoria na circulação viária propondo, assim, a criação de vias radiais que ligariam vários bairros e facilitariam a locomoção entre estes e o centro, além da Avenida do Canal, que seria marginal à obra de canalização do Riacho, estendendo-se por todo o seu comprimento. No documento, é mencionado que “o canal do Riacho, retificado, será ladeado por duas majestosas avenidas de 25 metros cada uma, ficando o conjunto com uma largura total de 70 metros” (PAIVA; SILVA, 1943, p. 256).

O segundo tópico relevante para o urbanista seria o de criar “superfícies verdes” na cidade, incluindo as margens do Guaíba (FIGURA 12). Como concepção das áreas verdes, ele considerou

um sistema de espaços verdes constituídos de jardins públicos e avenidas-parques, que, entremeando toda esta zona [região do Vale do Riacho até a sua foz no Guaíba], virá beneficiá-la por igual e constituir a sua ligação natural aos grandes espaços verdes, que são o Parque Farrroupilha de um lado, e os jardins da Avenida Beira-Rio, de outro (PAIVA; SILVA, 1943, p. 180).

FIGURA 12 - Planta urbana da cidade de Porto Alegre - 1943.



FONTE: SILVA, J.L. *Um Plano de Urbanização*, 1943. As inserções ilustrativas foram feitas por Carolina Burin (2008, p.78) e destacam os projetos de canalização do Riacho, incluindo a Avenida do Canal de sua origem até a foz no Guaíba, e a visualização da faixa verde na Praia de Belas. Lembrando que a faixa verde também estaria disposta ao longo de toda Avenida do Canal.

Interessa-nos, neste momento, compreender a criação destas “superfícies verdes” associadas ao saneamento e à urbanização do bairro Praia de Belas. Este estava vinculado às obras de canalização do Riacho, anteriormente impulsionadas através do documento *Contribuições ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, produzido por Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria.

O documento de Gladosch se referia à região da Praia de Belas da seguinte forma:

um ótimo ponto de partida para o estabelecimento de um sistema de faixas verdes seria o saneamento da Praia de Belas, e em sua continuação, a obtenção, ao longo de todo o curso fluvial de um grandioso espaço para a construção de um parque, atendendo sempre a exigência de ser a margem do rio acessível para o público e nunca constituir propriedade particular (PAIVA; SILVA, 1943, p. 130).

Vale destacar que Gladosch não percebeu as obras propostas para a região da Praia de Belas da mesma forma que Paiva e Faria colocaram em 1938, pelo menos no que tange às condições financeiras para a execução destas.

De acordo com o urbanista, tornar a faixa que beira o rio um local verde, com vegetação disposta em parques públicos para a população porto-alegrense, seria a melhor opção para o aterro a ser efetuado na área da Praia de Belas. Sua recomendação era a de não torná-lo uma propriedade de uso individual, visto que, traria pouco retorno para a cidade em termos urbanísticos. A modernização urbana associava o progresso comercial e industrial, traduzido em construções de edifícios verticais e ampliação do sistema viário, com a presença de elementos naturais, como as áreas verdes. Em sua proposta não havia a menção de que os

recursos poderiam ser oriundos da iniciativa privada, tornando a área uma propriedade daquele que a financiou ou tendo este quaisquer tipos de regalias na utilização da mesma.

Entretanto, cinco anos antes, sob a ótica de Paiva e Faria (1938, p. 106), devido ao elevado custo da obra, esta poderia ser efetuada por iniciativa privada, considerando como contrapartida para o financiador vantagens concedidas pela esfera do poder público.

Como alhures mencionado, o saneamento do Vale do Riacho e, por conseguinte, a transformação da Praia de Belas seguem sendo de interesse para a administração municipal. Estes locais eram considerados, nas condições em que estavam, um dos principais problemas para a cidade, pois a sua localização, próxima ao centro, denegria a imagem que se queria obter de Porto Alegre, cidade que devia ser considerada como um “cartão de visitas” do Estado do Rio Grande do Sul.

Historicamente, as águas do Guaíba foram observadas como um elemento indissociável da imagem de Porto Alegre. Sabe-se que os projetos de intervenção humana nas margens do rio, a partir do aterramento da Praia de Belas, tiveram uma motivação diferente daquela que promoveu o aterro da margem norte do Guaíba.

No caso estudado por esta pesquisa, de acordo com a documentação deste período, é possível inferir que o aterramento da Praia de Belas teria como fundamento contribuir para a canalização do Riacho, levando-o até uma foz que desembocaria nesta região do rio. Entretanto, nota-se que, em alguns discursos da época, as causas-base destes planos eram encobertas pelo caráter do embelezamento. Assim, os planos que envolviam os elementos naturais constituintes da cidade de Porto Alegre, as águas do Riacho e do Guaíba, eram divulgados de forma a demonstrar a beleza que eles traziam para a cidade e o quanto ela era privilegiada por tê-los ao redor.

Em um discurso feito por Paulo Aragão Bozano na Sociedade de Engenharia, considerado parte do documento de Gladosch, *Um Plano de Urbanização*, verifica-se esta ideia:

Os cursos d'água, em geral, e as lagoas e baías, enriquecem grandemente o aspecto de uma cidade. Admirável é a beleza de Veneza e outras cidades antigas, de certa riqueza de rios e canais abertos. Valiosíssima é a contribuição que este elemento animado e o reflexo dos edifícios, fonte e luz em sua superfície, significam para o aspecto urbano.

[...]

A transformação e o embelezamento das margens e o seu aproveitamento para dar maior beleza às vias urbanas adjacentes, deve ser uma das preocupações do

urbanista.

[...]

Por último, não devemos esquecer outro fator de beleza natural destas artérias, que constitui o alegre voejar dos pássaros e das aves aquáticas (PAIVA; SILVA, 1943).

Os variados projetos presentes no plano de Gladosch são decorrentes de uma obra principal: a canalização do Riacho. Ou seja, por meio desta obra principal, outras modificações se impuseram ao espaço urbano, como: a construção de uma avenida que seguiria o curso do canal (Avenida do Canal); o saneamento e a higienização dos arrabaldes, tão distantes em termos de equidade sanitária quando comparado ao centro da cidade à época, mas tão próximos em termos de distância física; o aterramento da área da Praia de Belas; e o loteamento residencial de todas as regiões envolvidas neste processo (bairros Menino Deus, Azenha e Santana), incluindo o bairro a ser criado a partir deste novo aterro.

Como mencionado anteriormente, conclui-se que o processo de aterro da Praia de Belas foi um movimento secundário, porém, não menos importante. A sua execução, de acordo com os projetos mencionados por Gladosch, traria benefícios variados para a cidade de Porto Alegre, como a valorização da região e, por consequência, da cidade como um todo, já que esta encontrava-se próxima da área central.

Cabe ressaltar que a expansão da cidade em área de aterro foi a alternativa adotada naquele contexto. Entretanto, grande parte da área do município, sobretudo em direção à chamada Zona Sul, era ainda precariamente ocupada, ou seja, não haveria necessidade de um maior espaço territorial para a ocupação ou reorganização populacional.

Observa-se, neste documento, um trecho que menciona o aterramento na região da Praia de Belas como uma vantagem também no sentido de aumentar o controle das enchentes neste local. Como visto no segundo capítulo desta dissertação, as enchentes eram consideradas um obstáculo para a vida urbana que se queria promover naquele período. A grande enchente de Porto Alegre havia ocorrido dois anos antes da compilação do *Um Plano de Urbanização*.

Como a zona da praia de Belas é também acessível às grandes enchentes dos Rios, pois está em um nível mais baixo do que o das águas máximas do Guaíba, e verificando-se que não seria econômico aterrar toda a região até obter uma cota mínima superior a das grandes enchentes, ideamos levantar somente a margem do Guaíba e as avenidas do Canal ao nível superior necessário, formando assim uma barragem geral. As águas pluviais desta zona seriam canalizadas até um coletor geral, implantado ao longo da Praia de Belas e do Riacho e, na ocasião de grandes enchentes, elevadas por meio de bombas ao nível de águas existentes na ocasião (PAIVA; SILVA, 1943, p. 47-48).

Pensando em um futuro mais distante, durante uma reunião do Conselho do Plano Diretor cuja ata faz parte do *Um Plano de Urbanização*, Gladosch aventou a possibilidade de recuperar o alto investimento a ser feito naquele conjunto de obras por meio da venda de terrenos que seriam gerados a partir do aterramento da Praia de Belas, sendo que esta grande porção de terra também poderia ser utilizada como troca para eventuais desapropriações que seriam realizadas no decorrer da execução das obras.

Em síntese, apesar de haver muitas semelhanças entre as propostas de Gladosch e as de Paiva e Faria, que possuíam como mote principal a canalização do Riacho, parte delas tributárias do *Plano Geral de Melhoramentos* de Maciel, percebe-se, no plano desenvolvido pelo urbanista Gladosch, uma abrangência maior. Neste, considerou-se projetos articulados entre si envolvendo a cidade como um organismo único e atribuindo como ação fundamental o reloteamento de alguns bairros, como Menino Deus, Azenha, Santana e a própria criação e loteamento do futuro bairro Praia de Belas um resultado obtido a partir das obras de canalização. Para ele, fazia-se necessário este procedimento, visto que,

o atual traçado dos arruamentos dessa zona é um verdadeiro caos, sem coesão e unidade, pois foi produto de divisões sucessivas em locais diversos, o que resultou num conjunto inarmônico. É quase todo em função do traçado dos cursos de água Riacho e Cascata (PAIVA; SILVA, 1943, p. 38).

Além disso, ficava explícito no plano de Gladosch que “toda a zona deverá ter caráter residencial, motivo pelo qual não são estabelecidos tipos diferentes de lotes, adequados a várias funções” (PAIVA; SILVA, 1943, p. 38).

Embora houvesse uma preocupação inédita, por parte do poder público, em remodelar a área que havia sido atingida pela retificação do Riacho, o então Prefeito Loureiro da Silveira optou por concentrar esforços, autorizando a execução da obra em um trecho menor, da foz do Riacho até a Avenida Azenha, a fim de garantir que esta fosse inteiramente finalizada (BURIN, 2008, p. 81).

A enchente de 1941, devastadora para a cidade, foi responsável por acelerar o início das obras que se referiam à canalização do Riacho antes do aterramento da Praia de Belas.

Antes mesmo de contarmos com a realização total da obra com os recursos efetivos proporcionados pelo decreto-lei nº 57, de 11 de outubro de 1941, posteriormente distribuídos, empreendemos a execução das bases do plano, atendendo à urgência de sua realização, com os próprios recursos do orçamento ordinário. Atacamos assim imediatamente a retificação do Riacho compreendido entre a Avenida João Pessoa e a Praia de Belas, e as obras de arte e reurbanização mais necessárias desse trecho reclamadas pelas avenidas que cortam, a João Pessoa e Getúlio Vargas (PAIVA;

SILVA, 1943, p. 96).

Ainda que um ano antes da ocorrência deste fenômeno natural que desestruturou a cidade a imprensa já contabilizasse as 114 inundações que a cidade de Porto Alegre havia sofrido nos últimos 16 anos, pontuava que a Prefeitura, naquele momento, estaria disposta a trabalhar para solucionar este problema:

Isso significa dizer que ha dezesseis annos aquellas zonas da cidade vêm sentindo os effeitos de um mal que agora, procura a Prefeitura eliminar definitivamente com a canalisação do Arroio Riacho, que é o factor determinante dos continuos flagellos [...] (DE 1924 até a presente data..., 1940, p. 2).

Ou seja, a questão das inundações por muito tempo assolou a cidade de Porto Alegre, tornando-se uma questão incontornável para o poder executivo. Ainda em 1940, antes da grande enchente, o *Diário de Notícias* já mencionava que a Prefeitura estaria ciente do grave problema das enchentes em Porto Alegre e, por isso, “incluiu sua solução no plano de remodelação da cidade, de autoria do engenheiro Gladosch”. Assim, “a solução do problema do Riacho fôra condensada na retificação de seu curso, de modo a facilitar amplamente o escoamento das águas” (OS ELEMENTOS, 1940, p. 12).

De todo modo, Loureiro da Silva conseguiu que as transformações na capital gaúcha fossem percebidas como um avanço pela população porto-alegrense, assim como se observa na carta de um leitor que foi publicada no jornal *Correio do Povo*:

Nestes últimos annos muito se tem feito em prol de um Brasil maior e melhor.

Porto Alegre de hoje, a metrópole moderna, não se compara com a simples capital de hontem. Os edificios que se erguem, as ruas e avenidas que se constroem em diferentes sectores da nossa bella capital, demonstram claramente, o valor, o esforço e a capacidade do povo brasileiro, desde o mais modesto trabalhador ao mais alto magistrado.

Actualmente, governo e povo trabalham unidos, com o fito de mostrar aos brasileiros de todos os cantos do pais e aos forasteiros, o grande surto de progresso a que chegou a nossa capital (COM A Prefeitura, 1940, p. 6).

Loureiro da Silva deixou o cargo de Prefeito em 1943 e não obstante o fato de sua administração ter conseguido atuar na execução de várias obras, contempladas no documento *Um Plano de Urbanização*, considerado como o Anteprojeto do Plano Diretor, ainda havia muito o que se fazer na cidade em termos urbanísticos.

2.2. O Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre

Embora Antônio Brochado da Rocha⁶³, sucessor de Loureiro da Silva, tenha tentado implementar o Plano Diretor e dar continuidade às obras de modernização da cidade, criando o Departamento Municipal de Urbanismo pelo *Decreto nº 310/43*, ele não conseguiu produzir trabalhos frutíferos no que tange a esta área nos dois anos que ocupou o cargo máximo do Poder Executivo do município. É importante ressaltar que, neste período, Edvaldo Pereira Paiva foi afastado da Prefeitura por Antônio Brochado da Rocha e só voltou a fazer parte do quadro público em 1955 (ABREU FILHO, 2006, p. 199).

Percebe-se que, após a saída de Loureiro da Silva da Prefeitura, a situação política municipal mostrou-se bastante instável, influenciando na ausência de continuidade do planejamento urbanístico da cidade.

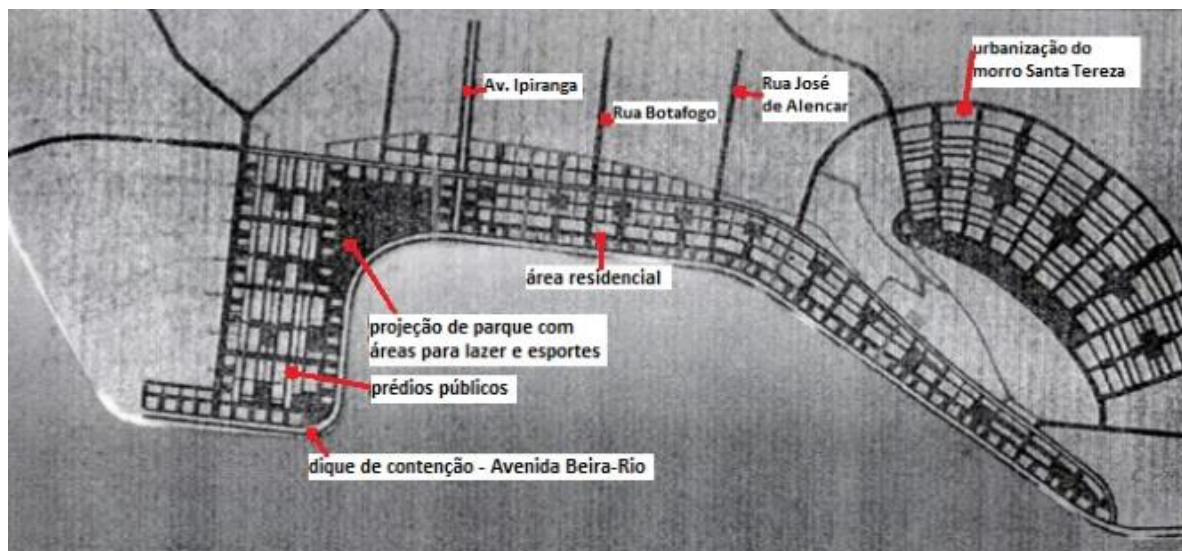
A capital teve, ao longo de dez anos, a nomeação de nove dirigentes diferentes: Antônio Brochado da Rocha (de novembro de 1943 até maio de 1945); Clóvis Pestana (de maio a novembro de 1945); Ivo Wolf (de novembro de 1945 até fevereiro de 1946); Egídio Costa (de fevereiro a novembro de 1946); Conrado Riegel Ferrari (de novembro de 1946 até março de 1947); Gabriel Pedro Moacyr (de março de 1947 até julho de 1948), Ildo Meneghetti (de julho de 1948 até fevereiro de 1951); Eliseu Paglioli (de fevereiro de 1951 a novembro 1951); José Antônio Aranha (de novembro de 1951 a janeiro de 1952) e Ildo Meneghetti (de janeiro de 1952 até 1953).

Em termos urbanísticos, apenas duas situações, em quase uma década, abordaram a temática da urbanização em Porto Alegre. A primeira ocorreu em 1948, quando uma Comissão Revisora do Plano Diretor deu início a uma espécie de revisão do plano deixado por Gladosch, mas que não rendeu propostas mais consistentes. Então, a segunda iniciativa ocorreu em 1951, quando Paiva, mesmo estando fora da administração pública de Porto Alegre, uniu-se a um grupo de alunos e promoveu uma crítica à revisão feita em 1948 (PAIVA, 1951, p. 16). Em comparação com anteriores, este estudo revelou a demarcação de um dique de contenção, com 6 metros de altura, ao longo de toda a margem da Praia de Belas, no qual passaria uma avenida Beira-Rio que se uniria à Avenida do Porto, contornando toda a península que avança sobre o Guaíba, além disso, observou-se uma projeção de urbanização

⁶³ Antônio Brochado da Rocha (1907-1995) era filho do ex-Prefeito de Porto Alegre Otávio Rocha. Formou-se em direito na Faculdade de Direito de Porto Alegre e trabalhou como Procurador durante a administração de Loureiro da Silva.

para o morro Santa Tereza (FIGURA 13).

FIGURA 13 - Planejamento urbanístico da Praia de Belas - 1951



FONTE: *Revista do D.P.M.*, dez. 1951.

Nesta proposta de urbanização de Paiva, a interface do Guaíba com a cidade seria resolvida de duas formas: a construção da Avenida Beira-Rio sobre o dique de contenção, facilitando a comunicação viária do Centro com a Zona Sul, e a criação de uma área reservada para o parque, que funcionaria como um espaço público no qual seria materializada a relação dos porto-alegrenses com o rio e sua orla, caracterizando-se como um pólo de lazer e turismo (BOHRER, 2001, p. 96).

Algumas ideias esboçadas em 1951 já estavam delineadas em 1914. Pelas palavras de Edvaldo P. Paiva, compreende-se então a importância e a originalidade de Maciel, responsável pelo *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* para a cidade, em termos urbanísticos para a capital gaúcha. Depois de quase 40 anos, este ainda era um modelo de planejamento urbano a ser revisitado.

Tomamos como base desse trabalho o último estudo do arquiteto Gladosch, já citado, procurando melhorá-lo. A concepção geral é a mesma - maior aterro junto à velha cidade; tratamento paralelo às áreas do M. Deus e da região junto ao Riacho; tratamento da Avenida Borges prlongada como parte da Av. Beira-Rio; traçado viário geral incluindo um trecho do futuro Imetro e a avenida já idealizada pelo arquiteto Maciel (PAIVA, 1951, p. 17).

Somente em 1955, houve uma reestruturação concreta desta área no aparato público da cidade. A liderança municipal de Manoel Sarmanho Vargas, em Porto Alegre, promoveu uma reforma administrativa, e acabou por organizar o Departamento de Obras e reformular o

Conselho do Plano Diretor como um órgão oficial do Município por meio da *Lei nº 1.413/55*, que criava e estabelecia as competências deste órgão, assim como disposto no capítulo V:

Promover a elaboração do Plano Diretor da cidade, tomando-se por base, no que respeita o traçado e zoneamento urbano, as disposições legais vigentes e projetos existentes; promover os estudos necessários ao Plano Diretor - plantas topográficas e cadastrais, pesquisas urbanas, zoneamento urbano, plano viário, saneamento, trânsito e transporte, rodovias, núcleos residenciais, saúde pública, comunicações, escolas, parques e jardins, construções particulares e gabarito dos prédios; aprovar e rejeitar planos e estudos, promover estudos sobre o Código de Obras.

Ainda neste ano, como informado anteriormente, acompanhou-se o retorno de Edvaldo Pereira Paiva ao quadro de funcionários do município, atuando como responsável pelo planejamento urbano de Porto Alegre e assumindo a Divisão de Urbanismo, nova seção criada dentro do Departamento de Obras.

Em suma, de 1943 até 1955, seguiu-se apenas a obra de retificação do Riacho visando solucionar, de forma restrita, a questão das enchentes, sem extrapolar para pontos concernentes à urbanização e à ocupação dos locais afetados. As regiões da antiga Cidade Baixa e da Praia de Belas permaneciam em desvalorização, com o aumento de núcleos de famílias carentes que se estabeleciam nestas áreas (BURIN, 2008, p. 95).

Foi em 1955, sob a concepção do engenheiro Edvaldo Pereira Paiva e do arquiteto Carlos Maximiliano Fayet, que surgiu o “Projeto Definitivo para a Praia de Belas”. A implementação desta proposta se deu através da *Lei nº 1.487/55* que, posteriormente, em 30 de dezembro de 1959, foi endossada pela *Lei nº 2.046/59*, na qual caracterizava-se formalmente a instituição do primeiro Plano Diretor de Porto Alegre.

No *Plano Diretor de 1959*, o bairro Praia de Belas ocuparia uma área de 300 hectares, conquistada a partir do aterramento do Guaíba. Nele, encontrariam-se estruturas que facilitariam a relação da população com o rio: a Marina pública, com clube náutico e cassino; os parques da orla; a Avenida Beira-Rio e o parque central (FIGURA 14).

FIGURA 14 - Projeto definitivo do bairro Praia de Belas - 1959



FONTE: *Plano Diretor de 1959* - Lei nº2.046/59.

Ao descrever o projeto do futuro bairro residencial Praia de Belas, no *Plano Diretor de 1959*, a Prefeitura da cidade ressalta a organização que se prevê para este, em termos de ruas, avenidas e estabelecimentos, seguindo as normatizações modernas que regiam os projetos urbanísticos à época.

Este projeto assim foi traçado dentro de normas modernas de urbanização, para a finalidade residencial, apresentando o seu zoneamento de um bairro residencial padrão. O seu traçado viário divide toda a área em superquadras servidas por duas ruas do tipo "entra e sai" e dotadas de circulações para pedestres, independentes das vias de tráfego em cada superquadra e que conduzem a uma escola primária. Prevê o projeto ainda, a construção de três mercados locais, uma escola secundária, um hospital, um estádio para esportes, um clube náutico, balneários e alguns prédios públicos (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 1964, p. 64).

Neste projeto do bairro Praia de Belas, que foi incorporado ao Plano Diretor, propõe-se o domínio efetivo daquela área, tornando-a um modelo da modernidade, mas também unindo-a a todo aparato viário e de circulação já existente na cidade. Outro aspecto importante a se observar é que a insalubridade comum na região seria, de acordo com a proposta, superada (BOHRER, 2001, p. 101).

O novo bairro Praia de Belas foi exaltado nos jornais por Edvaldo Pereira Paiva. Nas palavras dele, a urbanização desta região "fará surgir um moderno bairro residencial, capaz de abrigar uma população de cento e vinte mil habitantes" (NOVO, 1958, p. 9). O estado de ânimo se concretizava por meio das notícias publicadas nos veículos de comunicação, comemorando a finalização do Plano, principalmente, devido a sua demora. Os títulos de

algumas matérias publicadas na imprensa local revelam este espírito: “Plano Diretor de Pôrto Alegre: uma realidade” (PLANO, 1959, p. 1), “Depois de anos, o Plano Diretor será implementado” (DEPOIS, 1959, p. 3).

Embora os documentos da época considerassem este projeto como definitivo para o bairro Praia de Belas, pouco tempo depois, em 1961, ele foi alterado significativamente em termos de área e de forma. Esta nova proposta foi intitulada de *Praia de Belas Novo Projeto*. Nele, previu-se que um grande parque público deveria ocupar as margens do Guaíba e, com isso, a área disponível para ocupação residencial foi reduzida. Andréa Machado, ao analisar a valorização dos parques públicos naquele momento reflete que

se por um lado, a cidade moderna brinda o homem moderno com muitos jardins que alegam e higienizam a sua vida perfeita, por outro normatiza a apropriação e o seu uso, prescrevendo, paradoxalmente, parques funcionalmente pré-definidos para atividades que antes se davam nas calçadas, praças e parques tradicionais. É a era dos parques temáticos, de esporte ou de lazer, ingrediente programático interessante do “kit moderno” (2003, p. 204).

Assim, a *Lei nº 2.330/61* descaracterizava o modelo residencial proposto para o bairro Praia de Belas inserido no projeto anterior, o qual vinha se estruturando há décadas.

A criação de um *Fundo Especial para a Execução do Plano Diretor*⁶⁴ acabou por suprir a necessidade financeira da Prefeitura que, anteriormente, teria de se valer do loteamento destinado para uso residencial no bairro Praia de Belas para reaver o dispêndio com a obra de forma geral. Este projeto viabilizou uma prática que tornou-se recorrente nas áreas aterradas da capital gaúcha: a destinação compulsória destes espaços para a implantação de parques urbanos, abandonando-se as propostas que previam a criação de um bairro residencial modelo no local. Com o Fundo Especial, a cidade passou a não mais necessitar de um autofinanciamento para a sua modernização urbanística, ela se tornou dependente dos recursos, assim como das decisões, de instâncias superiores, submetendo-se ao planejamento centralizado, em nível estadual e federal (ABREU FILHO, 2006, p. 244).

Este novo modelo de urbanização para o bairro Praia de Belas teria como consequência o afastamento da população porto-alegrense em relação ao Guaíba, assim como tornaria as suas margens um local pouco atrativo no que tange à utilização cotidiana e ao turismo.

⁶⁴ O Fundo estava previsto na *Lei nº 2.321/61* e instituía no Artigo 1º que “fica criado o Fundo Especial para a execução do Plano Diretor de Porto Alegre, que será constituído da receita da Taxa de Urbanização e dos recursos equivalentes à previsão orçamentária do Imposto de Transmissão de Propriedade Imobiliária ‘inter-vivos’, bem como de outras rendas e meios que lhe venham a ser destinados”.

O planejamento centralizado nas esferas públicas, além de ser dependente dos recursos financeiros estatais, fica refém das decisões e mecanismos políticos que têm pouco apreço pela continuidade, tornando inviável a constituição de projetos robustos, com constante atualização, modernização e adequação ao momento presente.

Somente em 1963, sob a administração de Loureiro da Silva, que, em 1960, assume como Prefeito de Porto Alegre pela segunda vez, a *Lei n.º 2.684* é sancionada e determina a criação de um parque público no aterro da Praia de Belas. O parque levaria ainda quatro anos para receber um nome e, somente em 1967, através da *Lei n.º 3.071* passou a ser chamado de Parque Marinha do Brasil.

Assim sendo, durante a década de 1960, inúmeras iniciativas do governo municipal tiveram como objetivo a regulamentação da ocupação do bairro e, por conseguinte, a atribuição de uma finalidade para a área do aterro feito às margens do rio Guaíba. No entanto, o conjunto de normas não conseguiu estabelecer uma caracterização definitiva do bairro.

Esta área da cidade, conhecida sob a identificação de Praia de Belas, era pensada como sendo a região correta a restabelecer a ligação harmoniosa da cidade com rio Guaíba, desde os primeiros planejamentos que se destinavam a ela. Entretanto, até o final da década de 60, os processos políticos, sociais e econômicos, historicamente entrelaçados, levaram a região a uma situação de abandono, devido a sua falta de propósito. Os projetos mais amplos deram origem a projetos parciais, que pouco colaboravam para a consolidação de uma identidade do bairro, como previa-se rudimentarmente desde 1914. Esta descaracterização da orla do Praia de Belas pode ser notada até os dias atuais.

Ainda pode-se observar, na contemporaneidade, uma tentativa de se tirar proveito da orla aterrada neste bairro: seja por projetos públicos, ainda caracterizados pela criação de áreas voltadas para o lazer e para os esportes; ou por iniciativas privadas, que têm como intenção aproveitar-se da beleza do rio para emoldurar seus empreendimentos comerciais e residenciais.

Os anos que se seguem a partir de 1960 são repletos de exemplos no parcelamento desta área e a destinação destes terrenos menores para diferentes finalidades. No entanto, como interesse desta pesquisa esteve focado em compreender como o aterramento do rio Guaíba na região da Praia de Belas foi incorporado, em termos de discurso e prática, ao projeto de urbanização da capital Gaúcha, consolidado no primeiro *Plano Diretor de Porto Alegre*, em 1959, não avançaremos com análises para além desta data. Neste caso, caberia

uma outra pesquisa para verificar quais foram as mudanças ou permanências nas intenções e ações neste período mais recente.

3. Intervenções no Guaíba

As épocas de transição nunca foram idades de ouro, séculos de ouro, são apenas épocas de arame, que a gente tem de atravessar como o bamboleante fio estendido de um lado a outro do circo. E, isto, note-se bem, sem rede de segurança.

(QUINTANA, 2005, p. 287).

Como visto, a modernização impôs um outro ritmo e uma nova forma de viver nas cidades. Em Porto Alegre, as ideias e os projetos modernizadores acabaram por justificar a prática recorrente do aterramento das margens do rio Guaíba no século XX.

Assim como observado no capítulo dois desta desta dissertação, os aterros surgiram como uma solução para aumentar a área de algumas cidades que tinham parte de seus limites definidos pela água. No caso de Porto Alegre, os aterramentos foram implementados desde o final do século XIX e avançaram por todo o século XX, sendo que, aqueles executados no decorrer deste século diferenciavam-se dos anteriores, principalmente por serem mais extensos, em termos de área, e por estarem previstos em políticas concebidas pelo poder público.

A política de aterramento na capital gaúcha não deve ser percebida em sua totalidade, visto que, são diferentes as motivações que levaram à execução de aterros nas margens norte e central da cidade em comparação com a margem sul, assim como diferenciaram-se também os momentos nos quais estes foram feitos (FIGURA 15).

FIGURA 15 - Ilustração da evolução dos aterramentos nas margens do Guaíba



FONTE: (PORTO ALEGRE, 2020).

Os trechos aterrados nas margens norte e central, realizados nas décadas finais do século XIX e iniciais do século XX, tinham como razão prioritária o favorecimento das

relações comerciais de Porto Alegre com outras cidades, assim como, a partir da ligação da capital com a Lagoa dos Patos poderia se alcançar o Oceano Atlântico. Acompanhou-se, na primeira metade do século, a remodelação desta parte da orla com a construção do cais do porto e dos armazéns justamente em áreas obtidas por meio do aterramento de um grande trecho do Guaíba. Escosteguy (1993, p. 143) afirmou que, apesar de não ser possível a validação de que conformação da margem norte e da área central teve como razão apenas questões utilitárias, em virtude de alguns documentos demonstrarem intenções de embelezamento, é legítima a constatação de que “se não únicas, as razões utilitárias foram predominantes”.

Já o processo de aterramento da margem sul era parte de um propósito diferente. Apesar de também pertencer a um contexto de modernização e urbanização imposto pela agenda da época, os aterros da margem sul não estiveram vinculados diretamente aos aspectos comerciais e econômicos da cidade.

Vale lembrar que, até meados da década de 1920, não havia ligação entre a porção central e o lado sul de Porto Alegre, já que a existência de uma barreira física, o Riacho, impossibilitava esta comunicação constante, mantendo a margem sul desvinculada das modernizações efetuadas na margem norte e na região central (BURIN, 2008, p. 96).

Executados anos depois, já na segunda metade do século XX, os aterramentos feitos na margem sul ainda são objeto de especulação imobiliária. A falta de direcionamento e de identidade para esta área aterrada colaborou para que os espaços permanecessem vazios e à deriva por muitos anos.

É importante salientar o fato de que os projetos de carácter urbanísticos direcionados para a região da Praia de Belas não foram concebidos isoladamente, pois fizeram parte de um planejamento mais amplo no qual o aterramento desta área, assim como a transformação do local em um bairro, esteve atrelado à canalização do Riacho e ao saneamento e à higienização de toda a região compreendida ao longo da Avenida do Canal até a sua foz no rio Guaíba, localizada na Praia de Belas.

Como observado anteriormente, a situação precária, em termos de saneamento, de uma área próxima ao centro de Porto Alegre, como a Praia de Belas, poderia denegrir a imagem de uma cidade que se via em franca modernização. Contudo, o alto custo financeiro para a execução das obras de aterramento nesta região foi um dos motivos para se postergar esta intervenção junto ao Guaíba.

Além deste, deparamo-nos com outro motivo para a aceleração das obras referentes ao Riacho em detrimento do aterramento na Praia de Belas: a enchente de 1941. O fenômeno, que atingiu a cidade de modo devastador, acabou por determinar o início das obras a partir da canalização do Riacho, deixando o aterramento da Praia de Belas para um segundo plano.

Antes mesmo de contarmos com a realização total da obra com os recursos efetivos proporcionados pelo decreto-lei nº 57, de 11 de outubro de 1941, posteriormente distribuídos, empreendemos a execução das bases do plano, atendendo à urgência de sua realização, com os próprios recursos do orçamento ordinário. Atacamos assim imediatamente a retificação do Riacho compreendido entre a Avenida João Pessoa e a Praia de Belas, e as obras de arte e reurbanização mais necessárias desse trecho reclamadas pela avenidas que o cortam, a João Pessoa e Getúlio Vargas (SILVA, 1943, p. 96).

De fato, não apenas estas seriam as razões para o atraso na execução das obras da orla, a instabilidade política que se abalou sobre a cidade, entre os anos de 1943 e 1953, muito contribuiu para a descontinuidade dos projetos que compunham o planejamento urbano do município.

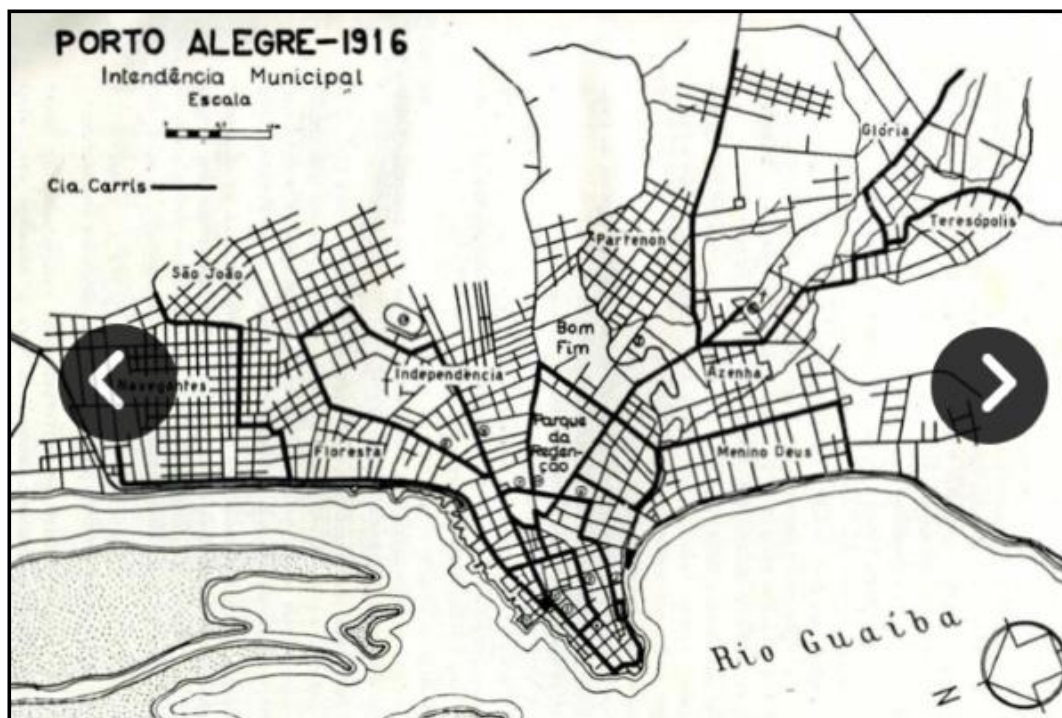
Como visto no terceiro capítulo, os projetos que visavam a reformulação da margem do Guaíba, na qual está localizada a Praia de Belas, foram concebidos e revisados por anos, sob as aspirações de diferentes administradores municipais. Pode-se assumir que, desde o Plano Geral de Melhoramentos em 1914, esse espaço já era contemplado nos projetos.

Entretanto, as intervenções nesta área se deram em momentos posteriores e bastante distintos dos quais os planos foram concebidos. Outros contextos locais, nacionais e internacionais surgem denotando aspirações diferentes daquelas que eram impostas à cidade e à sociedade porto-alegrense no início do século XX.

Assim, iluminar-se-á justamente a execução destas obras que intervieram no Guaíba, na orla da Praia de Belas, com o objetivo de aumentar a área da cidade avançando sobre as águas do rio.

Ao observar-se o litoral da Praia de Belas na planta da cidade de Porto Alegre, de 1916, em comparação com uma fotografia feita, via satélite, deste mesmo local, através do aplicativo *Google Earth*, no ano de 2020, nota-se uma grande alteração no desenho desta margem devido a implementação dos aterros na área (FIGURAS 16 e 17). A baía, vista no mapa e na planta do lado direito da península que adentra o Guaíba, mostra-se mais acentuada antes das obras de aterramento e a área obtida com este processo foi bastante extensa.

FIGURA 16 - Planta de Porto Alegre - 1916



FONTE: Acervo da Família Prati.

FIGURA 17 - Imagem de Porto Alegre - 2020 (via satélite)



FONTE: Aplicativo Google Earth.

A modificação do espaço com a prática do aterro é visível aos olhos, principalmente quando a região aterrada possui uma grande dimensão, como é o caso da Praia de Belas. Considerado tecnicamente um processo de fácil execução, o aterramento teve também como

entreve seu alto custo, já que este se eleva de acordo com o aumento da área a ser aterrada. Não obstante o interesse em verificar as intervenções feitas nesta faixa litorânea, caberia também, neste momento, compreender mais sobre o processo de aterramento e quais as consequências que pode acarretar no ambiente natural atingido por ele.

3.1. O processo de aterramento

O dicionário traz como um dos possíveis significados para o verbo aterrar o ato de “cobrir ou encher de terra”, assim como, “pôr um terreno em nível, enchendo de terra as depressões” (HOUAISS, 2015, p. 233). Este seria um modo simplista de se compreender o processo de aterramento, visto tratar-se de uma alteração antrópica efetuada no ambiente natural.

O aterramento de uma área coberta por água, seja ela parte de mares, rios, lagos ou lagoas, parece ser um processo de fácil execução, pois refere-se à colocação de terra ou de areia em um local que antes estava preenchido por água. Entretanto, para empresas e engenheiros que se dedicam à prática do aterramento, ele é um processo considerado demorado, caro e complexo, principalmente quando considera-se o tamanho da área a ser aterrada, visto que, a quantidade de material a ser despejado no local, assim como o tamanho das máquinas e a mão-de-obra para o serviço será proporcional às medidas da área que se quer aterrar.

A prática do aterramento é um recurso técnico utilizado para diversos fins, entre estes podemos citar os mais comuns: aterros para a condução de energia elétrica, aterros sanitários para a decomposição dos resíduos sólidos gerados nas atividades humanas e aterramento de porções de água, de lagos, lagoas, rios ou dos mares, com o objetivo de recuperação de uma área degradada anteriormente ou apenas para obter-se ganho de terra neste espaço a ser aterrado. No caso do Guaíba, no início dos aterramentos organizados pela esfera pública, a ideia que suportava execução destes projetos era a de ganhar espaço territorial tendo em vista o favorecimento utilitário destas áreas à época (ESCOSTEGUY, 1993, p. 144).

Percebe-se que as dificuldades técnicas deste processo não são insuperáveis. Contudo, poderá haver uma outra adversidade oriunda desta intervenção ambiental. O aterramento, ao alterar o ambiente aquático de forma ostensiva, pode produzir efeitos nos ecossistemas vinculados à área aterrada, repercutindo tanto na vida animal como na vegetal, que estão

dispostas nas margens nas quais o processo foi implementado (MIRANDA, 2010, p. 36).

Em relação à hidrodinâmica do Guaíba, esta já é bastante conhecida dos estudiosos por sua complexidade tanto em épocas de cheias como nas épocas de estiagem. Segundo Nicolodi (2007, p. 34), o Guaíba não se porta como um mero canal de extensão dos rios tributários que desaguam nele, ele age como um tipo de reservatório, ligado à Lagoa dos Patos. O seu escoamento depende de diferentes fatores que se relacionam. Entre estes, o principal seria a influência dos ventos nessa região. Em suma, o nível das águas do Guaíba pode aumentar rapidamente devido uma combinação de fatores, assim como observou-se os variados episódios de enchentes nas cidades banhadas por ele ao longo do tempo.

Embora não se registre alto risco de inundação, a orla do município de Guaíba, situado na margem oposta do rio em relação à Porto Alegre (RECKZIEGEL, 2018, p. 142), apresentou um pequeno recuo em seu espaço territorial depois dos aterramentos efetuados em Porto Alegre. Infere-se que qualquer alteração do espaço natural pode reverberar em outros espaços.

3.2. O avançar sobre as águas

Em 1953, o aterro proposto por Edvaldo Pereira Paiva para a região da Praia de Belas, na capital gaúcha, levou seis anos para concretizar-se em termos legais como parte da legislação que normatizou o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, a *Lei nº 2.046/59*. Nesse período circunscrito entre o projeto de Paiva e a lei municipal que formalizou o plano urbanístico no qual estava incluída a reformulação da orla da Praia de Belas, percebem-se outras iniciativas do poder público com o objetivo de estruturar o novo bairro porto-alegrense: a *Lei nº 1.487/55*, que aprovou o traçado do bairro e a *Lei nº 1.966/59* que autorizou a construção de uma área residencial nesta região, estipulando as alturas a serem obedecidas pelos empreendimentos, assim como determinou os percentuais de ocupação nesta região.

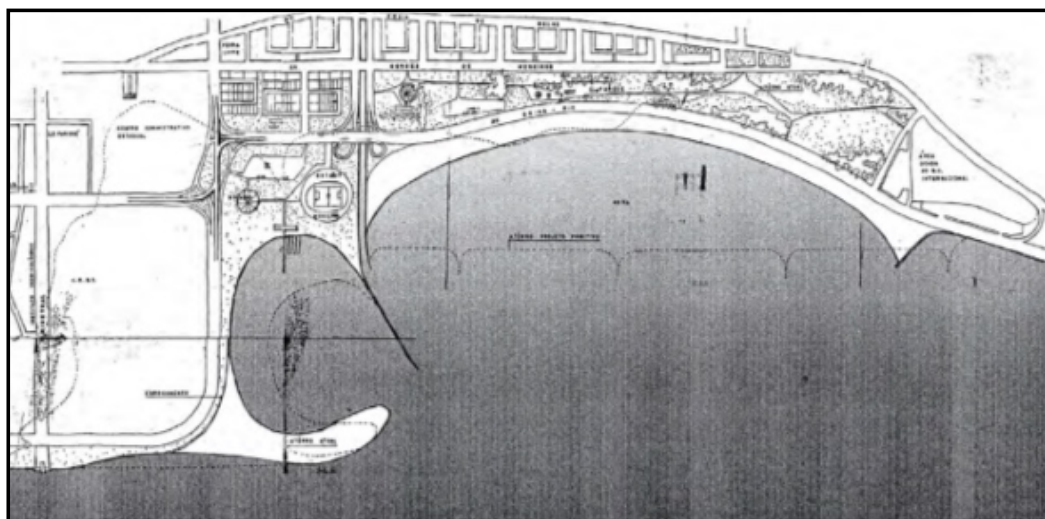
Pode-se considerar o ano de 1956 como sendo o momento inicial da intervenção, ainda que tímida, nas margens do Guaíba localizadas na porção sul. Neste ano, promoveu-se o alargamento da região próxima à Rua Washington Luis, conectando esta faixa de aterro ao futuro bairro Praia de Belas (BURIN, 2008, p. 117).

Embora grande parte do projeto de Paiva permanecesse delineado apenas no papel, dois anos depois de ser qualificado pelo sistema jurídico municipal, a lei que deu origem ao

primeiro Plano Diretor da cidade de Porto Alegre sofreu consideráveis modificações no que diz respeito ao seu tamanho e formato. Estas alterações foram demarcadas por outro instrumento jurídico, a *Lei n° 2.330/61*.

Através desta nova regulamentação legal, feita em 1961, configurou-se o novo projeto para a Praia de Belas, no qual o tamanho da área a ser aterrada foi diminuído em 100 hectares (FIGURA 18). Por meio desta nova lei, a Prefeitura Municipal também conseguiu negociar com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul o oferecimento de uma área próxima à Ponta da Cadeia em troca da área próxima ao Parque Farroupilha que, naquele momento, já era utilizada por alguns departamentos desta universidade.

FIGURA 18 - Novo Projeto do Bairro Praia de Belas



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Lei n° 2.330/61*.

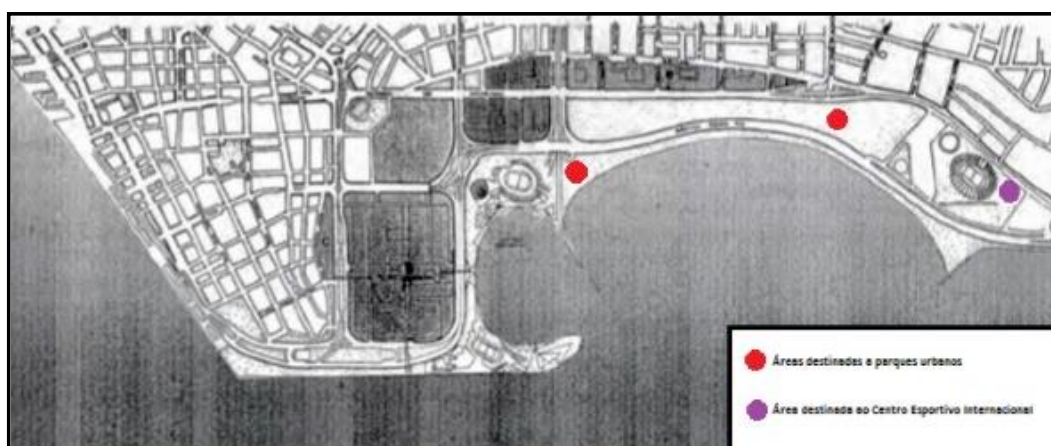
Outras leis que tratavam da estruturação do bairro Praia de Belas se impuseram nos anos seguintes, inclusive, contrapondo leis anteriores. Neste caso, é válido citar como exemplo, a *Lei n° 2.434*, concebida em 1962, que admitiu a inclusão de um Centro Administrativo Municipal e Federal em uma área da Praia de Belas, prevista anos antes como um bairro de cunho, exclusivamente, residencial.

É importante ressaltar que o momento político vivenciado a partir de 1964, com a instauração de uma ditadura civil-militar, colaborou para que os projetos globais fossem abandonados, fazendo surgir projetos menores e mais específicos, que descaracterizavam a identidade dos lugares, fato este que pode ser associado à construção das edificações no bairro Praia de Belas (BOHRER, 2001, p. 103).

Em 1967, a *Lei n° 3.071* deu nome à área, de aproximadamente 50 hectares, reservada para ser o parque público do novo bairro. Intitulado de Parque da Marinha do Brasil, o local só entrou, de fato, na agenda do poder municipal como um elemento a ser definido e melhor aproveitado pela cidade mais de dez anos depois de receber sua denominação. Como esta pesquisa não pretende avançar pela década de 1970, não entraremos nos detalhes do *Plano de Diretrizes*, elaborado pela Prefeitura da cidade em 1976, e que contemplou um concurso público para obter as melhores ideias para o desenvolvimento deste parque.

No ano de 1970, a *Lei n° 3.414* revogou os dispositivos formalizados pelas leis anteriores no que diz respeito às construções e aos usos do bairro Praia de Belas. Através desta legislação, regulamentou-se a utilização de grande parte da nova faixa litorânea apenas para os parques urbanos e para a edificação do Centro Esportivo Internacional no terreno doado ao Sport Club Internacional, no ano de 1956, como resultado do projeto apresentado à Câmara de Vereadores por iniciativa do vereador Ephraim Pinheiro Cabral. Naquele momento, a área do futuro centro de esportes ainda era uma porção de água do Guaíba, visto que o aterramento deste local só teve início em 1958 (FIGURA 19) e as obras que envolveram o complexo esportivo e cultural do Sport Club Internacional, propriamente ditas, foram entregues apenas dez anos depois (BURIN, 2008, p. 105).

FIGURA 19 - Planta utilizada para demonstrar as especificidades de cada área



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Lei n° 3.414/70*.

Na década de 1970, implementou-se o Centro Administrativo na área aterrada da Praia de Belas mais próxima à região central. Esta iniciativa fez com que departamentos e repartições públicas fossem transferidos para as novas edificações alocadas na orla do Guaíba, contribuindo ainda mais para o processo de degradação que se iniciava na área central da cidade. O centro, que no período anterior a 1970 concentrava as principais atividades

econômicas e as habitações residenciais da elite, acabou esvaziando-se destes atributos, sendo, em muitos casos, abandonado pelo poder público e privado, tornando-se, desta forma, símbolo de desgaste e precariedade nos dias atuais⁶⁵.

Os projetos desenvolvidos desde 1914 e que contemplavam o bairro Praia de Belas em sua estrutura traziam a visão deste local com uma essência prevalente: além de caracterizá-lo como uma região residencial, serviria para aproximar os cidadãos porto-alegrenses das águas do Guaíba, promovendo a interação da sociedade com os elementos naturais dispostos neste território. A proximidade do Praia de Belas com a área central faria com que o local funcionasse como um cartão de visitas da cidade e do Estado, impulsionando o turismo por este bairro. A própria população local estava entusiasmada com o projeto. O jornal *Diário de Notícias* trouxe uma matéria que exaltava o número de porto-alegrenses que foram movidos, em 1956, para conhecer o projeto de aterramento da Praia de Belas. Intitulada “17.108 Pessoas Visitaram O Atêrro da Praia de Belas”, o texto ratificava o sucesso do projeto entre os moradores da cidade: “Em vista do elevado número de porto-alegrenses que visitaram a exposição aludida, esta ficará aberta à visitação pública durante tôda a semana” (17.108..., *Diário de Notícias*, 1956, p. 10).

Contudo, a execução dos aterramentos e a posterior ocupação das faixas aterradas mostrou-se ineficaz no sentido de dar vida aos propósitos anteriormente mencionados.

Embora se tenha a presença de dois parques na margem sul da orla, em uma faixa proveniente do aterramento desta área, eles não se articulam com as demais estruturas do bairro, incluindo o Centro Administrativo. Pode-se compreender que o novo projeto da Praia de Belas, datado de 1961, autorizou intervenções fragmentadas no local, oriundas tanto da iniciativa pública como da privada. Deste modo, contribuiu para que o espaço fosse percebido como inacabado devido a ocupação precária dos variados usos nele existentes (BOHRER, 2001, p. 105).

No limiar da década de 1970, era possível observar uma cidade sem um eixo de definição no que diz respeito ao planejamento urbano. O centro, como mencionado, deteriorava-se com a fragmentação de suas atividades; a área do porto e a margem norte da orla de Porto Alegre com o Guaíba perdiam a sua essencialidade para a economia do

⁶⁵ O conceito de “metropolização” (LACERDA *et. al.*, 2000, p. 79) aplicado a partir da década de 1970, que já foi abordado no segundo capítulo desta dissertação, fornece uma base teórica para a compreensão da degradação que ocorria na região central de Porto Alegre neste mesmo período, amplificada pela saída das repartições públicas daquele local.

município; e a margem sul, ampliada por uma larga faixa de aterramento, não conseguia estruturar-se como um bairro de importância para a cidade. Assim, Porto Alegre acabou se desenvolvendo em outro sentido, justamente naquele que seguia a partir da Avenida Protásio Alves, afastando-se do rio Guaíba.

3.3. Idealizado *versus* executado

O avanço em termos de planejamento urbanístico de Porto Alegre, quando comparada a outras capitais brasileiras, se justifica pela *Lei nº 2.046*, sancionada em dezembro de 1959, que instituiu o Plano Diretor da cidade e fixou normas para a sua execução.

Como alhures mencionado, o Plano Diretor apresentou-se como uma ferramenta ampla, com uma visão global, que abrangia a planta da capital como um todo em sua análise, mesmo que alguns aspectos fossem exclusivos de bairros pré-determinados.

Esta lei demonstrava, em todos os seus capítulos e artigos, que a decisão sobre os variados assuntos ligados ao planejamento urbano estariam legalmente subordinadas estritamente ao poder executivo municipal e aos órgãos vinculados a este, assim como demonstrado no Capítulo I, que trata das Disposições Preliminares: “Parágrafo único - Sem prejuízo de outras penalidades a Prefeitura poderá embargar e mandar demolir, às expensas do proprietário, construções iniciadas em desacordo com êste diploma legal” (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 1959, p.1).

Fica evidenciado, ao longo de todo o texto desta legislação, que o Prefeito e o Conselho do Plano Diretor seriam os responsáveis diretos e exclusivos por todo e qualquer projeto de modernização urbana para a cidade, excluindo, desta forma, quaisquer iniciativas privadas que não estivessem vinculadas e subordinadas às diretrizes do poder público. Em outras palavras, havia uma concentração das questões urbanas do município na esfera pública que, por um lado, auxiliava no sentido de se obter um olhar mais abrangente depositado sobre a cidade. Entretanto, por outro lado, poderia paralisar os projetos em caso de mudanças, ausência ou incapacidade do poder municipal.

O planejamento urbano sob ótica exclusiva do poder público pode soar como uma intervenção excessiva deste na sociedade. Porém, é importante lembrar que, mesmo nos dias atuais, o Estado ainda é solicitado na resolução de problemas urbanos, como: moradia, circulação, abastecimento, entre outros. Assim, a necessidade das intervenções se mantém, o

que se alterou foram os modos de intervenção.

O Plano funcionava como um guia que orientaria qualquer projeto vinculado à urbanização em Porto Alegre, embora demonstrasse em seu texto plena capacidade de adequação em função de novas orientações, oriundas do Conselho do Plano Diretor.

Disposições Gerais

Art.57 - As modificações de traçado, necessárias ao aprimoramento do Plano, decorrentes do estudo de detalhe para execução e que não modifiquem a estruturação geral do Projeto e suas disposições de ordem legal, poderão ser introduzidas nas plantas aprovadas mediante decisão do Conselho do Plano Diretor homologada pelo Prefeito Municipal.(PORTO ALEGRE, 1959b, p. 19)

Não obstante a característica globalizante presente neste documento, o Plano era também bastante específico nos itens que abordavam a questão do zoneamento, por exemplo, listando detalhes, como: altura, afastamento frontal e lateral etc, que fariam diferença para uma composição visual harmônica da cidade. Nesse sentido, o novo bairro Praia de Belas estava incluído entre as limitações da cidade que seriam atingidas por esta lei, estabelecendo-o como parte da Zona Residencial 1.

Dos Zoneamentos

Art.19 - A área do Município de Pôrto Alegre, limitada pelo litoral do rio Guaíba, Av. Sertório, rua Pereira Franco e seu prolongamento, rua Dom Pedro II, Av. Carlos Gomes e seu prolongamento, rua Salvador França, Av. Aparício Borges, Av. Teresópolis, Avenida projetada ao longo do Riacho Passo Fundo, Av. projetada ao longo do Riacho da Cavalhada, Av. Icarai até o litoral, junto ao novo Hipódromo, fica dividida, de acôrdo com as plantas respectivas do Plano, em zonas, cujo uso, índices de aproveitamento,, altura máxima dos prédios, e graus de ocupação dos lotes são definidos na presente Lei (PORTO ALEGRE, 1959b).

É importante lembrar que, anterior ao *Plano Diretor de 1959*, a *Lei nº1.966*, de julho deste mesmo ano, já havia autorizado a construção de uma área residencial no novo bairro Praia de Belas, apontando especificidades técnicas para as construções do local: “Art. 1º: as utilizações, alturas e percentagens de ocupação nos lotes no novo bairro residencial Praia de Belas, serão determinados pelas presentes normas” (PORTO ALEGRE, 1959a, p.1).

Vale salientar que o Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre reuniu elementos que já constavam em outros projetos urbanísticos da cidade elaborados em períodos anteriores. Assim, além de apresentar-se como um dispositivo legal, ele era uma síntese dos estudos feitos até aquela data e que diziam respeito à modernização da capital, via reformulação urbanística.

Apesar da solidez do *Plano Diretor de 1959* e da forma como o robusto projeto do

novo bairro era referenciado no documento: “projeto definitivo da Praia de Belas”, nada foi feito para que se seguisse com o arranjo programado neste instrumento legal. Quase dois anos depois, o projeto para esta área foi alterado pela *Lei nº 2.330/61* e, nesse intervalo de tempo, pouco foi feito no local.

Em 1962, a lei sofreu uma nova alteração, criando condições para a implementação do Centro Administrativo Municipal e Federal. Analisando a própria estrutura textual das leis que passam a alterar aquela que determinou o Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, percebe-se a ausência de um propósito maior. O projeto global havia sido esquartejado em projetos parciais que pouco articulavam entre si.

Vale pontuar que há autores que são críticos da ideia de um planejamento urbano único e abrangente, pois acreditam na urbanização como algo fragmentado por si só, ou seja, as camadas de alterações no espaço seriam sobrepostas umas às outras, não possibilitando uma rigidez nesta construção (HARVEY, 1993, p. 69). Em oposição à esta linha de raciocínio, estão os autores que acreditam na concepção de que uma cidade moderna nasceria de um projeto totalizante com poder de anular e modificar, de forma profunda, as construções do passado e o imaginário social (MACHADO, 2004, p. 78).

Em Porto Alegre, mesmo com todo o aparato público utilizado para a concepção do *Plano Diretor de 1959*, pouco foi executado imediatamente depois de sua sanção e a década de 60 passou sem que um projeto consistente para o novo bairro fosse implementado. O processo de aterramento da faixa litorânea correspondente à Praia de Belas ocorreu ao longo de toda a década de 1960, sendo mais intenso na década seguinte, nos anos de 1970. Neste período, o aterramento já se encontrava desprovido de objetivos que comungassem com uma visão de planejamento urbano. A última intervenção nesse sentido nesta área se deu em 1978. Ao final, foram obtidos aproximadamente 300 hectares de espaço territorial sobre as águas do Guaíba na região da Praia de Belas.

Mesmo após a formalização do *Plano Diretor de Porto Alegre*, em 1959, as margens do rio que tocam a zona sul da cidade ainda eram vistas, em alguns pontos, como um local ermo, propício para atos criminosos ou tidos como incorretos. Ao longo da década de 60, é possível notar este comportamento através da análise dos veículos da imprensa local nos quais são relatados casos de estupro, uso de drogas, ocupações irregulares, entre outros. A título de exemplo, foram elencados alguns títulos de matérias que corroboram com esta afirmação: “Três soldados e a debil mental banhavam-se despídos no Guaíba” (TRÊS..., 1960, p. 10),

“Jovem estudante (de Itaqui) é afogado durante briga na Praia de Belas” (JOVEM..., 1960, p. 20), “Muamba abandonada na Praia de Belas” (MUAMBA..., 1961, p. 16), “Captura prendeu dupla de gatunos condenados nas margens do Guaíba na Praia de Belas” (CAPTURA..., 1963, p. 5), “Corpo de jovem boiava na Praia de Belas” (CORPO..., 1963, p. 5).

O bairro Praia de Belas, mesmo portando uma extensa faixa de terra junto à orla, não conseguiu se comunicar com a cidade e muito menos promover uma integração entre o porto-alegrense e o Guaíba, mesmo sabendo o quanto o município era, historicamente, tributário deste.

Até os dias atuais, nota-se que não foi possível transformar o aterro executado no bairro Praia de Belas em algo próximo do que Edvaldo Pereira Paiva esperava para este local, em 1953.

3.4. Tão perto e tão longe das águas do Guaíba

As margens do Guaíba, definidas naturalmente por enseadas compostas por matas de restinga, banhados e juncais (MENEGAT; CARRARO, 2009, p. 62), cercam a grande porção de água e delineiam a cidade de Porto Alegre no lado Oeste.

Essa orla foi submetida a variados olhares ao longo do tempo. De acordo com as propostas de planejamento urbano, desenhadas e implementadas até a década de 60, ela deveria ser vista primordialmente como um local onde seria possível aproximar a população porto-alegrense do rio. Para outros olhares, é deste ponto que se teriam as mais belas visões do Guaíba e do pôr-do-sol em suas águas.

Somente em 1990, com a implementação da *Lei Orgânica de Porto Alegre*, as margens passaram a ser consideradas “áreas de preservação permanente”, muito depois de toda a intervenção humana executada nesta região. Com a sanção desta lei, passaria a haver incentivo para a recuperação destas margens, assim como, a área passaria a ser fiscalizada a fim de impedir-se a prática de atividades que resultassem na poluição do rio (PORTO ALEGRE, 1990).

O que se nota através dos tempos é que os diversos usos do rio Guaíba foram sendo reduzidos com o passar das décadas. O próprio nado no rio, além de tornar-se impróprio em decorrência da poluição, nos idos dos anos 1950, quando as obras de aterramento na Praia de Belas tiveram início, tornou-se perigoso em virtude dos vários afogamentos registrados no

local devido a sua alta profundidade mesmo na margem. Entende-se assim a reivindicação feita pelo vereador Roberto Landell de Moura, no sentido de que se proíba o banho no Rio Guaíba, na parte fronteira ao aterro da Praia de Belas (NOVAS..., 1958, p. 2).

Então, o que teria afastado a sociedade porto-alegrense das águas do Guaíba: a construção do muro do Cais Mauá, o aterramento no bairro Praia de Belas ou, ainda, o motivo maior esteve assentado nas enchentes, sendo a de 1941 insuperável até os dias atuais⁶⁶.

A busca por uma razão deste afastamento, impede que se promova uma articulação entre os mais variados fatores, incluindo aquele que parece ser o mais simples deles em termos de percepção, mas que talvez explique de forma mais ampla este afastamento do Guaíba: a poluição, definida como a “degradação da qualidade ambiental”⁶⁷. Os diversos usos do rio, como o transporte, a pesca, o lazer, o turismo e a prática de esportes diminuíram e foram limitando-se a uma interação indireta com as águas. As praias do rio, muito utilizadas até as primeiras décadas do século XX, foram paulatinamente abandonadas, principalmente a partir dos anos 1950, em virtude do aumento da poluição nestas águas.

A poluição do Guaíba é observada desde os primórdios da ocupação das terras que o cercam. Em Porto Alegre, desde o século XIX, cubos com dejetos humanos foram lançados no rio anos a fio, sempre na zona sul da cidade, alterando, de forma significativa, a qualidade da água. Inicialmente, eram lançados na “Ponta da Cadeia”, região do Gasômetro; até 1890, na “Ponta do Dionísio”, atual bairro Assunção; e, após este período, na “Ponta do Melo”, atual bairro Cristal (RUCKERT, 2013). Durante um período do século XIX, estes cubos foram transportados por trens a vapor que saíam das zonas centrais da capital em direção à Zona Sul da cidade, mais despovoada e afastada dos processos modernizadores que eram implementados no centro do município (GUIMARAENS, 2013, p. 86). A rede de esgotos da cidade levou anos entre o planejamento e a sua implementação, finalizada apenas em 1912. No entanto, segundo Ruckert (2013), as obras não fizeram com que as águas do Guaíba não recebessem mais os dejetos humanos, o próprio rio acabou como o destino final da rede de esgotos.

A poluição do Guaíba não foi ocasionada unicamente pelo despejo de dejetos e de

⁶⁶ Outros alagamentos de grande proporção ocorreram depois de 1941. Pode-se ressaltar as enchentes de 1967 (3,13m da cota), 1973 (2,81m da cota), de 1983 (2,32m da cota) e de 2001 (2,64m da cota), mas estas não tiveram a força e o volume da grande enchente de 1941 (4,75m da cota) (GUIMARAENS, 2013, p. 25-26).

⁶⁷ Conceito utilizado na *Lei n° 6.938/81*, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, e traz como explicação a alteração adversa das características do meio ambiente.

esgoto em suas águas. Ao receber águas oriundas dos outros rios tributários pertencentes à Bacia⁶⁸, o Guaíba também operou como um receptor da poluição gerada nos outros rios, cuja bacia abrange 14 municípios⁶⁹. Atividades pecuárias, agrícolas e industriais são realizadas nessas cidades. Estas operações contribuem para a contaminação das águas, na medida em que liberam nestas metais, agrotóxicos e carga orgânica, embora os esgotos domésticos da cidade de Porto Alegre correspondam ao maior despejo de carga orgânica responsável pela contaminação do Guaíba (BASSO, 2012).

A dinâmica de escoamento do Guaíba, dificultada pelos ventos na região e pela passagem mais estreita que faz a ligação com a Lagoa dos Patos, propiciam um represamento das águas por mais tempo e uma menor diluição dos poluentes (MENEGAT *et al.*, 2006). Além disso, há uma variação na qualidade de água do Guaíba, sendo as margens, mais rasas, o local com os piores índices em termos de poluentes (DMAE, 2017). Analisando as dinâmicas dos resíduos no Guaíba, nota-se que os sólidos argilosos, maiores em tamanho, ficam em suspensão nas águas e acabam sendo escoados para a Lagoa dos Patos, enquanto outros, como os arenosos que decantam nas águas, acabam sendo retidos neste grande reservatório. Assim, o Guaíba é caracterizado pela composição de sedimentos, em grande parte, arenosos, embora nas áreas mais profundas possa ser encontrado outros tipos de materiais, como silte, argila e matéria orgânica (LAYBAUER; BIDONE, 2001, p. 18).

Devido ao fato de que a ampla rede fluvial ligada ao Guaíba escapa do alcance da cidade de Porto Alegre, os problemas de poluição do rio estão acima das atribuições municipais, e deveriam ser também observados sob uma ótica de política do Estado do Rio Grande do Sul.

É importante considerar que a preocupação com a poluição das água do rio Guaíba é conhecida há tempos. José Lutzenberg foi um grande opositor em relação à instalação de uma indústria de celulose: a “Borregaard”, localizada no município de Guaíba (RS), justamente em virtude dos níveis altos de poluição produzidos por ela, lançados tanto pelo ar como pelas águas (PRESTES, 2008).

Embora a preocupação com a poluição das águas do Guaíba seja um tema recorrente

⁶⁸ Em termos de percentuais, o Guaíba é alimentado pelos seus rios tributários da seguinte forma: rio Jacuí (84,6%), dos Sinos (7,5%), Caí (5,2%) e Gravataí (2,7%) (DMAE, 2020).

⁶⁹ Os municípios que fazem parte da bacia hidrográfica do Guaíba são: Barão do Triunfo, Barra do Ribeiro, Canoas, Cerro Grande, Eldorado do Sul, Guaíba, Mariana Pimentel, Nova Santa Rita, Porto Alegre, Sentinela do Sul, Sertão Santana, Tapes, Triunfo e Viamão.

entre estudiosos e na própria imprensa, está longe de ter uma solução no curto prazo. Para que isto ocorra, fazem-se necessários esforços públicos e privados, em conjunto, por períodos mais longos e com continuidade. A qualidade das águas do Guaíba tem impacto direto nas atividades que nele poderiam ser desenvolvidas, alterando, desta forma, a relação da população porto-alegrense com o rio.

Independente dos projetos que se proponham para as margens do Guaíba, principalmente na orla do bairro Praia de Belas, seria fundamental que a despoluição das águas fosse contemplada nas estratégias, corroborando para a efetiva aproximação da cidade com o rio.

3.5. A paisagem, o lugar e o comportamento

Ao intervir no espaço geográfico natural de forma contundente, como pode ser considerado o caso do aterramento do Guaíba na região da Praia de Belas, o homem, por meio de políticas públicas, pretendia alterar a paisagem do local visando a uma finalidade favorável à sua concepção de espaço urbano à época. Como consequência deste movimento, buscava transformar o local onde ocorre o encontro das águas com a cidade em um “lugar”⁷⁰.

Como visto, as variadas intenções direcionadas para o aterramento da Praia de Belas, desde 1914, estiveram fundamentadas em diferentes objetivos, entre os principais: promover o saneamento; tornar esta região um bairro diferenciado no tecido urbano da capital, tendo por base uma matriz corbusiana⁷¹ (BOHRER, 2001, p. 101); fazer da área um cartão postal para a cidade e para o Estado; impedir o avanço das águas do Guaíba pela cidade. Grande parte destas iniciativas promoveriam a aproximação da população porto-alegrense com o Guaíba como consequência.

⁷⁰ Nesta dissertação, consideramos o conceito de lugar sob a perspectiva da geografia humanística, que o considera para além de seu espaço físico. Assim, o lugar articula-se com o espaço e passa a ser um produto da experiência humana a partir do momento em que se atribui valores e sentimentos a ele. De acordo com Yi Fu Tuan, “quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar” (1983, p. 83).

⁷¹ Esta matriz deriva das ideias de Le Corbusier (1887-1965) e visa a produção de um Plano Ideal, em termos urbanísticos e arquitetônicos, tratando a cidade como um modelo espacial ordenado. Assim, a inclusão de um zoneamento adequado ao uso e de quarteirões amplos, com traçados cartesianos, são recorrentes nos planejamentos que utilizam o estudo deste arquiteto e urbanista como modelo. Nas palavras dele: “o dia em que a sociedade contemporânea, hoje tão doente, se convença devidamente de que só a arquitetura e a planificação urbanística podem aportar a receita exata para suas doenças, esse será o dia em que a grande máquina se movimentará” (LE CORBUSIER, 1973, p. 143).

A percepção dos aspectos físicos da natureza, dispostos diante de nossos olhos, não são suficientes para a configuração de uma paisagem ou lugar. Há que se compreender para além do material e do físico, incluindo-se também o social, para que se possa promover uma interpretação. O perceber não se refere apenas ao visual e ao olhar, pois passa igualmente pelo sentir e pela cognição feita individualmente, influenciada pelos filtros culturais pelos quais o indivíduo submeteu-se ao longo de sua vida. Da mesma forma, a percepção de uma paisagem é também permeada pela afetividade. Lowenthal (1982, p. 123) afirma que “a própria percepção nunca é pura: sensoriar, pensar, sentir e acreditar são processos simultâneos, interdependentes [...] A experiência do mundo mais simples e direta é composta de percepção, memória, lógica e fé”. Ou seja, a percepção da paisagem é subjetiva, sendo esta definida a partir de um ponto de vista próprio e individual.

Neste caso, considerando-se a carga subjetiva vinculada ao conceito, haveria uma tênue linha entre paisagem e lugar, já que o lugar articularia a paisagem com as experiências humanas, atribuindo-lhe uma carga de valor para o que é vivenciado e permanece na memória.

As margens, que já são o local de contato entre o rio e o território, com as águas despoluídas, tornar-se-iam um lugar para o cidadão porto-alegrense, já que se tornaria possível usufruir do rio de outras formas e adicioná-lo ao seu cotidiano não só no aspecto visual. Tendo em vista este cenário, é possível projetar que as margens não seriam abandonadas ou preteridas pela população caso se efetivasse esta aproximação. Desta forma, estimular-se-ia o poder público e o poder privado a manter constantes investimentos na área. A ligação com o Guaíba seria fortalecida e o rio passaria a ser, de fato, parte da cidade e suas margens, um “lugar” da capital.

As águas limpas e as margens arborizadas e com infraestrutura suficiente para o melhor aproveitamento da orla estimularia um comportamento diferenciado por parte da população e dos dirigentes. A conservação e a preservação da orla fariam parte do código social da população naturalmente.

Em síntese, a interação com o meio ambiente, estabelecida de forma abrangente, poderá ser determinante para delinear o comportamento no lugar em questão, ou seja, o comportamento em relação ao lugar dependerá diretamente do espaço que este ocupa na vida, história e memória das pessoas que com ele interagem.

Atualmente, depois de 60 anos, o aterramento executado no bairro Praia de Belas não se assemelha com o que se almejou para este durante a concepção de seu planejamento

(FIGURA 20). Contudo, o poder público parece manifestar-se em relação a esta área quando se propõe a dar continuidade no remodelamento da orla a partir da Usina do Gasômetro, tornando o local aprazível para a prática de esportes, caminhadas e contemplação do rio e do pôr-do-sol.

Os projetos a serem desenvolvidos ao longo da margem sul seriam mais atrativos e eficientes, no que diz respeito à aproximação da população com o rio, se estiverem articulados com um planejamento mais amplo e que contemple a despoluição das águas do rio Guaíba.

A relação homem, natureza e espaço é simbiótica. Quanto mais harmônica, mais favorável a todos os elementos envolvidos nesta. A natureza deve ser compreendida como parte da vida humana, assim como o homem é parte da natureza. Vivenciamos, no mundo contemporâneo, uma crise ambiental, por isso, é chegado o momento de compreendermos como gostaríamos de seguir no tempo futuro, reprogramando atitudes controversas ou inconsequentes de um passado remoto e de um presente imperativo.

FIGURA 20 - Vista aérea da região aterrada que condiz ao bairro Praia de Belas (2012)



FONTE: Imagem cedida pelo BarraShoppingSul.

4. Considerações finais

As cidades, observadas como a materialização do urbano, tiveram seus territórios alterados de forma mais acelerada a partir do século XX, principalmente devido ao fenômeno da industrialização que se instalou nas principais cidades do país, acelerando a urbanização e, com isso, modificando de forma intensa a relação com os recursos naturais existentes nestes espaços.

Como ossatura para o desenvolvimento desta pesquisa, considerou-se dois pontos basilares. O primeiro seria a mutabilidade da natureza, ou seja, concebe-se que as mudanças no ambiente natural não são apenas decorrentes da ação dos homens, pois a própria natureza teria a capacidade de transformar a si própria. Como segundo ponto, tem-se o binômio homem-natureza. Sabe-se que os seres humanos, tal qual todos os seres vivos, são parte da natureza. Assim, embora não consideremos antagônicos o homem, visto sob o aspecto cultural, e seu ambiente, sob o prisma natural, há que se compreender a intervenção ambiental antrópica nos espaços naturais a partir de processos artificiais, criados pela humanidade, como a urbanização.

Nesse sentido, tendo em vista olhares subsidiados pela urbanização, observou-se como foi pensada e como se deu a interferência dos homens, sendo estes membros de uma sociedade organizada, em um elemento natural da cidade de Porto Alegre, no caso a margem sul do rio Guaíba.

A interação de Porto Alegre com o rio Guaíba sempre foi intensa e distribuída de forma heterogênea ao longo de seu curso e do tempo. Entretanto, apesar da delimitação espacial e local considerada nesta pesquisa, não pudemos nos valer única e exclusivamente da análise da margem da área da Praia de Belas, mesmo sendo esta o objeto central desta pesquisa. Afinal, o Guaíba faz parte do sistema ambiental urbano de Porto Alegre, que opera em diversas frentes: abastecimento de água, transporte de cargas e de pessoas, comércio, escoamento de dejetos, prática de esportes, pesca, opções de lazer, área de encontro e de contemplação da natureza. Ou seja, para além da variedade de usos do rio, pretendeu-se estudá-lo também a partir de um contexto mais amplo que incluiu a cidade, as águas e as margens.

A cidade de Porto Alegre, que adentrou o século XIX com seu estilo prosaico e saiu deste como parte constitutiva de uma nova fase do fenômeno urbano, encontra no século XX

o momento de grandes transformações em seu espaço geográfico.

As águas vivenciam um grande paradoxo no decorrer do processo de urbanização da cidade. Enquanto foram fundamentais para sua consolidação e seu crescimento econômico e social, ao servir como um entreposto para cargas, pessoas e ideias, foi alvo de degradação e descaso por parte da sociedade porto-alegrense, que floresceu muito em razão da sua existência.

As margens do rio não são igualmente inseridas no projeto modernizador da cidade. Aquelas localizadas na região norte tiveram os primeiros aterros construídos sobre o rio, que decorreram, em grande parte, de motivações utilitárias, ou seja, havia a necessidade de maximizar as funções do Porto e a orla era o local primordial para as relações econômicas. De outro modo, as margens aterradas na margem sul, objeto central de análise desta pesquisa, foram percebidas de formas diferentes por aqueles que idealizaram, executaram ou aprovaram os projetos nestas áreas. A complexidade da orla denota do sentido em que ao mesmo tempo em que ela separa, também pode promover o encontro da cidade de Porto Alegre com o Guaíba.

No que diz respeito aos cursos d'água localizados em cidades tomadas pelo processo da metropolização no século XX, podemos considerá-los como rios urbanos, no sentido de que estes provêm de uma reconfiguração feita pelo homem, visto muitos terem tido seus cursos alterados em prol da demanda social. As linhas retas tornaram-se uma obsessão das cidades modernas e ignoraram as características próprias e peculiares de cada elemento natural (SEDREZ; DUARTE, 2019, p. 157). Todavia, não se deve esquecer que seu controle absoluto é impossível. A força dos cursos aquáticos já demonstrou a variadas sociedades que seu domínio é apenas aparente. Os rios permanecem, apesar das intensas modificações que sofrem.

Isto posto, fazia-se necessário para o projeto modernizador que se iniciava na capital gaúcha, nas décadas iniciais do século XX, a eliminação das áreas insalubres que assolavam a cidade, principalmente no entorno do centro. A ideia atrelada a esta medida ultrapassava a solução dos problemas de ordem sanitária e de ordem social do município, ela também estava tomada por preceitos próprios da época nos quais o embelezamento da zona central urbana se fazia presente. A estética se justapunha às necessidades burguesas da época. Deste modo, a Porto Alegre dos anos 1910 também poderia aproximar-se das cidades mais expressivas do mundo naquele momento, tendo como um grande referencial Paris, nos moldes de Haussmann.

Com base no tripé saneamento, embelezamento e segregação territorial, iniciaram-se as transformações no espaço urbano de Porto Alegre, tendo na área central e no porto o ponto de convergência de todos os caminhos. Para lidar com a insalubridade, o poder público amparou-se na proposta de canalização do Riacho, que se tornava condição necessária para a higienização das áreas próximas ao centro e que teria, por consequência, a dispersão de comunidades carentes nos arrabaldes deste. A proposta do aterro da região da Praia de Belas esteve vinculada à canalização do Riacho, assim como a construção de um bairro residencial neste novo espaço obtido sobre as águas do rio tornaria o local um cartão de visitas do Estado do Rio Grande do Sul.

É no *Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamento* da cidade de Porto Alegre, produzido por Moreira Maciel, em 1914, que se formalizou um conjunto de medidas que tinham por objetivo final a modernização da capital gaúcha. Este foi o organizador de várias ideias urbanísticas executadas ao longo das décadas seguintes e, entre estas, encontra-se o projeto de aterramento da margem do Guaíba na Praia de Belas.

O projeto seguiu presente nos planos que sucederam o Plano Maciel até ser enquadrado sob a forma legal no Plano Diretor de 1959. Embora haja uma distância temporal de 45 anos entre o Plano Geral de Melhoramentos e o primeiro Plano Diretor, o aterro e a concepção de bairro residencial nesta nova área continuava prevista nas ideias, não obstante as diferenças existentes nos discursos, como por exemplo, na forma de obtenção de recursos para o desenvolvimento das obras. O postergar destas obras deveu-se, sobretudo, ao custo para a implementação das mesmas e à instabilidade política que assolou a cidade entre 1943 e 1953.

Contudo, a aprovação do Plano Diretor não ofereceu o suporte necessário para a integração social da área aterrada na Praia de Belas com o restante da cidade. Apenas dois anos depois de sua instituição, em 1961, promulgou-se uma lei que descaracterizava o modelo residencial estabelecido e estruturado para o bairro há décadas.

A execução dos aterros atravessou toda a década de 1960 e, em virtude de iniciativas díspares por parte do poder público municipal. Este fato não permitiu imprimir ao local uma personalidade e caracterização própria.

É importante lembrar que a partir dos anos de 1970, os espaços urbanos são modificados em sua representação, e o centro da cidade perde importância, mergulhando em um processo de degradação, assim como se nota na reformulação do conceito de

metropolização na década de 70. É neste mesmo período que os avanços sobre o Guaíba são finalizados e o espaço, valorizado anteriormente por sua proximidade com a área central, encontra-se sem função, não sendo prioridade para a cidade naquele momento no qual seu crescimento e desenvolvimento urbano poderia ser observado no sentido oposto ao Guaíba.

Em termos ambientais, os planejamentos urbanísticos analisados não apresentaram pontos concernentes à pauta de conservação ou preservação dos elementos naturais presentes no espaço urbano, mesmo que incluíssem novas áreas verdes nas quais a população poderia se aproximar e interagir com o rio Guaíba. Uma nova paisagem seria produzida, artificialmente, com esta finalidade.

Antes mesmo do início da pesquisa, era possível imaginar que poderíamos nos deparar com esta situação, já que os temas ambientais passaram a ser, de fato, pauta da sociedade brasileira somente no final do século XX. De qualquer forma, não nos interessava apenas perceber o nível de preocupação social e política com o meio ambiente, mas sim como se deu a intervenção ambiental frente à urbanização da cidade.

Assim, o que nos chamou a atenção ao analisar o processo de aterramento na Praia de Belas ao longo de sua concepção, formalização e execução é que não somente não houve uma discussão em torno dos elementos naturais, como eles eram tidos como um empecilho para o desenvolvimento de Porto Alegre. Desta forma, a solução facilmente encontrada pelos urbanistas, engenheiros e pelo poder público era transpô-los. Como claro exemplo desta situação pode-se citar o projeto de desmonte do Morro de Santa Tereza, proposta associada ao aterro e à constituição de um novo bairro na Praia de Belas, mas que não foi concretizada, restando apenas na teoria. Não há referência alguma no sentido de se pensar em uma alternativa de aproveitamento dos aspectos naturais conjugados com a urbanização e a modernização da cidade.

Percebe-se ainda que, na primeira metade do século XX, a cidade Porto Alegre não necessitaria dos aterramentos para a ampliação de sua área territorial, já que a margem da região sul, utilizada para tal feito, ainda era precariamente ocupada pelo espaço urbano organizado. Nas leis e planejamentos analisados que referiam-se ao aumento na área da Praia de Belas não se notou o discurso da necessidade de aumento do espaço em razão da falta de território, uma das principais finalidades para a qual está técnica é aplicada. A motivação dominante ficou por conta da criação de uma área estruturada e organizada sob os moldes modernos da urbanização que contaria com uma paisagem diferenciada, na qual o contato

com o rio poderia ser estimulado pela criação de parques, marinas e áreas verdes na orla. Na documentação pesquisada, não foram encontradas evidências que demonstram uma preocupação com a qualidade da água do Guaíba no sentido desta prejudicar as atividades de lazer, esporte e turismo que os agentes públicos se propunham a implementar na orla.

Diante disso, depara-se com o fato de que houve uma violenta intervenção nos elementos naturais para, posteriormente, recriar-se uma paisagem artificial com a presença de jardins, marinas e parques tendo como objetivo aproximar a população porto-alegrense do rio Guaíba. Todavia, não se trata de uma balança equilibrada e simples na qual uma área verde pode substituir outro espaço natural aterrado. O processo de aterramento das águas do Guaíba provocou naturalmente alterações no ecossistema ao qual ele pertence, incluindo a fauna e flora que o circunda. Deste modo, percebe-se que o meio ambiente parece atuar como um ornamento e que teria como principal função o embelezamento da cidade e a promoção de valores saudáveis para uma sociedade que pretendia estabelecer-se como moderna e desenvolvida.

Esperava-se que a orla, na qual ocorria o encontro das águas com a cidade, fosse observada como um lugar, no sentido conceitual do termo, agregando valor cultural na sua interação com a população. Talvez pudesse ter sido um caminho profícuo para a preservação da margem. No entanto, mesmo se o projeto tivesse sido executado como previsto no Plano Diretor de 1959, não havia a perspectiva de lidar com as relações desiguais que se impõem em uma sociedade desproporcional em termos de acesso a serviços básicos como habitação, saneamento e educação. Ou seja, o plano de utilização daquele espaço, construído para a convivência saudável e harmoniosa com o Guaíba, atingiria somente as camadas mais privilegiadas da sociedade porto-alegrense.

Observou-se, por meio da pesquisa que alguns membros da sociedade porto-alegrense eram críticos dos aterramentos, como o artista Iberê Camargo por exemplo. Porém, estas críticas não resultaram em discussões mais abrangentes sobre a real necessidade dos aterros. Esta técnica mostrou-se naturalizada nas concepções de modernização e desenvolvimento adotadas em Porto Alegre. Em outras palavras, as obras de aterramento nas margens do Guaíba acabaram conformadas pelo pensamento de molde moderno dos habitantes da capital gaúcha em relação ao rio.

Não obstante ao fato de termos considerado nesta pesquisa um cenário local, com nuances específicas na região analisada, vale ressaltar que outros olhares poderiam dirigir-se o

mesmo objeto em futuras investigações. Embora a relação entre a urbanização e o ambiente natural ocorra dentro das cidades, não é coincidência que fenômenos urbanísticos e problemas ambientais semelhantes aconteçam em variadas cidades do país e do continente, de forma quase simultânea.

A discussão de que a História Ambiental Urbana propõe entre o crescimento urbano e os aspectos ambientais poderia ser efetuada para além dos limites municipais ou nacionais. O ambiente natural não reconhece fronteiras.

Como exemplo de análises com esta caracterização, pode-se citar o fato do desenvolvimento das cidades latino-americanas ser tributário do processo de colonização promovido pela chegada dos europeus no século XV. Assim, seria possível considerar pesquisas de cunho transnacional, podendo estas serem segmentadas de acordo com a sua categorização geo-física, por exemplo: cidades litorâneas, cidades fluviais, cidades em monatanhas etc. Grande parte dos problemas que dizem respeito ao meio ambiente talvez sejam compartilhados por estes locais, já que tiveram um passado colonial em comum e apresentam uma ocupação ambiental similar, que denota problemas ambientais semelhantes (SEDREZ; DUARTE, 2019).

Outro ponto de vista que poderia promover uma discussão sobre o mesmo objeto incluiria a questão da desigualdade social, que se mostra em sua forma mais bem acabada durante o processo de urbanização e contribui para o descontrole na ocupação do espaço ambiental. Neste sentido, a questão ambiental também poderia agregar em sua análise os fatores sociais que incidem sobre ela, como é o caso da ocupação das encostas dos morros cariocas por famílias carentes, que foram alijadas de suas moradias em regiões mais centrais por parte do público. Nesta cidade, as áreas centrais foram reformadas sob a égide dos projetos modernizadores, assim como ocorreu também, em formatos adaptados para seus próprios cenários, nas capitais dos estados de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

Porto Alegre, do mesmo modo que outras importantes cidades, transformou o benefício de ter uma fonte de água fluvial/lagunar em seu território na facilidade de poder livrar-se dos dejetos e lixo produzidos por uma sociedade em franca expansão.

Atualmente, a região aterrada na margem sul do Guaíba, que tem sua origem próxima à área central da cidade e avança até o final do bairro Cristal, é cercada por disputas comerciais pelo seu território. Espera-se que, ao compreender o processo histórico de constituição desta orla feito em detrimento de seus elementos naturais, seja possível o

desenvolvimento de um projeto mais amplo e democrático, devolvendo à sociedade porto-alegrense um lugar no qual ela possa construir sua identidade junto ao Guaíba.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 17.108 PESSOAS visitaram o atêrro da Praia de Belas. **Diário de Notícias**, 20 nov. 1956, p. 10.
- 60 MILHÕES para o início do atêrro da Praia de Belas. **Diário de Notícias**, 15 mar. 1955, p. 7.
- A REMODELAÇÃO da cidade. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 7, 22 nov. 1928.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade ideal**: planos e projetos urbanos. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006.
- ANDREOTTI, Giulianna. O senso ético e estético da paisagem. **Revista RA'E GA - o espaço geográfico em análise**, v. 24, UFPR, Curitiba, 2012, p. 5-17.
- APROVADO o empréstimo da municipalidade. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 25 jun. 1947, p.1.
- AS CONSTRUÇÕES modernas. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 3, 20 out. 1929.
- ASSIS, Kleber. **O rio que não é rio**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1960.
- AYMONINO, Carlo. **O significado das cidades**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.
- BAKOS, Margaret Marchiori. **Porto Alegre e seus eternos intendentés**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.
- BARCA, Stefania. Prefácio. *In*: FRANCO, J. L. de A.; DUTRA e SILVA, S.; DRUMMOND, J. A.; TAVARES, G. G. (orgs). **História Ambiental**: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 7-9.
- BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Quatro comentários sobre paisagem e região**. *In*: Livro do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, 2006, cap. 2, p. 17-27.
- BARROS, Paulo Cezar de. Onde nasceu a cidade do Rio de Janeiro? (um pouco da história do Morro do Castelo). **Revista geo-paisagem**, v. 1, n. 2, jul/dez 2002. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/origem%20do%20rio%20de%20janeiro.htm>>. Acesso em: 23 set. 2020.
- BASSO, L.A. Bacias hidrográficas do Rio Grande do Sul: implicações ambientais. *In*: VERDUM, R.; BASSO, L.A.; SUERTEGARAY, D.M.A. (orgs.). **Rio Grande do Sul**: paisagens e territórios em transformação. 2ª ed., Porto Alegre: UFRGS, 2012.
- BEER, Galvin de. **Evolution by natural selection**. Londres: Johnson Reprint, 1971.
- BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos de problemática para uma geografia cultural. *In*: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (eds.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998, p. 84-91.
- BOEIRA, Nelson. **RS: Cultura e ideologia**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.
- BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. 2001.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

BORNHEIM, Gerd A. **Os Filósofos Pré-socráticos**. São Paulo: Cultrix, 1998, p. 7-16.

BRAGA, Sander Bernardo. **A continuidade na descontinuidade**: o governo do Prefeito José Loureiro da Silva em Porto Alegre durante o Estado Novo (1937 - 1943). 2002. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

BRASIL, Luiz Antônio de Assis. O Guaíba, meu país. *In*. SCLIAR, Moacyr. et al. **Sobre Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1993, p.63-64.

BRAUDEL, Fernand. *Histoire et sciences sociales, la longue durée*. **Annales E.S.C.**, dez. 1958, p. 725-753.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II**. Os fundadores da USP, v. 1, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

BUDDS, J. HINOJOSA, L. *Restructuring and rescaling water governance in mining contexts: the coproduction of waterscapes in Peru*. **Water Alternatives** 5, p.119-137.

BURIN, Carolina Wolff. **Canalização do Arroio Dilúvio em Porto Alegre**: ambiente projetado x ambiente construído. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

CALLAGE, Roque. A CIDADE. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 5, 15 jan. 1928a.

CALLAGE, Roque. A CIDADE. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 5, 11 abr. 1928b.

CAMARGO, Iberê. Urge tombar o Guaíba [1993]. *In*. CAMARGO, Iberê. **Gaveta dos Guardados**. São Paulo: EdiUSP, 1998, p.141-142.

CAPILÉ, Bruno. Rios urbanos e suas adversidades: repensando maneiras de ver as cidades. **Halac**. Guarapuava, v. V, n. 1, p. 81-95, fev/2016.

CARREIRA, Maria Antonia Stumpf. **Cidade, imprensa e arquitetura**: as crônicas e os debates de modernização em Porto Alegre, 1928 - 1937. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18131/tde-12102006-235211/en.php>. Acesso em: 09 de nov. 2020.

CARLOS, Ana Fani. Repensar a geografia urbana: o balanço de um simpósio. *In*. CARLOS, Ana Fani (org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994, p. 9-16.

CARLOS, Ana Fani. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1999.

CARVALHO, Edemir de. Cidades brasileiras, crescimento e desigualdade social. **ORG & DEMO**, n.3, 2002, p.45-54.

CHANTAL, Blanc-Pamard; RAISON, Jean-Pierre. **Paisagem**. Enciclopédia Einaudi, vol. 8, Região. Porto: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986, p. 138-159.

CLARK, Kenneth. *Landscape into art*. Boston: Beacon Press, 1961. Disponível em:

<archive.org/details/in.ernet.dli.2015.166021/page/n5/mode/2up>, acessado em 01.mai de 2020.

CLAVAL, Paul. A paisagem dos geógrafos. *In*. CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Paisagens, texto e identidades**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004, p. 13-74.

COM A Prefeitura. **Correio do Povo**, Porto Alegre, p. 6, 22 jul. 1940.

COMISSÃO DE MELHORAMENTOS E EMBELEZAMENTO DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Projeto de Melhoramentos e Orçamentos** apresentado ao Intendente Municipal José Montauray de Aguiar Leitão, 1914.

COSGROVE, Denis. A geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. *In*. ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (eds.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998, p. 92-123.

CRONON, William. *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. New York: W.W. Norton & Co, 1995.

DE 1924 até a presente data verificaram-se 114 enchentes em Porto Alegre. **Correio do Povo**, Porto Alegre, p. 2, 16 jul. 1940.

DE GRANDI, Celito. **Loureiro da Silva**: o charrua. Porto Alegre: Literalis, 2002.

DEPOIS de anos, o Plano Direiro será implementado. **Correio do Povo**, Porto Alegre, p. 3, 31 jul. 1959.

DIEGUES, Antônio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. 6. ed. São Paulo: Hucitec: Nupaub - USP/CEC, 2008.

DMAE. Departamento Municipal de Água e Esgotos. **Lago Guaíba**. 2020. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/dmae/default.php?p_secao=197>. Acesso em: 21 ago. 2020.

DRUMMOND, J. A. A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. **Revista Estudos Históricos**, CPDOC-FGV, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, 1991, p. 177-197.

ESCOSTEGUY, Luiz Felipe Alencastre. **Produção e uso dos espaços centrais a beira-rio em Porto Alegre (1809-1860)**. 1993. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1993.

ESTRADA de ferro entre esta capital e São Leopoldo. **Jornal do Commercio**, Porto Alegre, 1867, p. 39.

FARIA, Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre**, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1938.

FERREIRA, Álvaro. Urbanização, energia elétrica e a aceleração do cotidiano. *In*. SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE ELETRIFICAÇÃO E MODERNIZAÇÃO SOCIAL, 2, 2013, São Paulo. **Atas do II Simpósio Internacional Eletrificação e Modernização Social**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.ub/geocrit/IISimp-Eletr-SaoPaulo/IISimp-eletr-portada>. Acesso em: 08 mar. 2020.

FONTOURA, J. N. da. **Borges de Medeiros e o seu tempo**, v.1. Porto Alegre: Globo, 1958.

FORTES, Amyr B.; WAGNER, João B.S. **História Administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1963.

FOSTER, John Bellamy. **A ecologia de Marx**: materialismo e natureza. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

FRANCO, José Luiz de Andrade; DRUMMOND, José Augusto. História das preocupações com o mundo natural no Brasil: da proteção à conservação da biodiversidade. *In*. **História Ambiental**: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 333-366.

FRANCO, Sérgio da Costa. **A velha Porto Alegre**. Porto Alegre: Canadá, 2008.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre: E. Universidade/UFRGS, 2000.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio**. Porto Alegre, Associação Comercial de Porto Alegre, 1983.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul: censos do RS: 1803-1950**. Porto Alegre: FEE, 1981, 330p.

GLACKEN, Clarence. *Traces on the Rhodian Shore: Nature and Culture in Western Thought from Ancient Times to the End of Eighteenth Century*. Berkeley: Berkeley University Press, 1967, p. 3-170.

GUIMARAENS, Rafael. **A enchente de 41**. 4. ed. Porto Alegre: Libretos, 2013.

GULLAR, Ferreira. **Toda poesia**. 14.ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2004.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 2ª ed. São Paulo: Loyola, 1993.

HOLZER, Werther. Paisagem, Imaginário e Identidade: alternativas para o estudo geográfico. *In*. ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Manifesto da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999, p. 149-168.

HOUAISS, A. **Pequeno Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. São Paulo: Moderna, 2015.

IBGE. **[Principal]**. Brasília, [2020]. Disponível em: <http://ibge.gov.br/>. Acesso em: 24 jul. 2020.

I.M.L. dará a causa da morte dos peixes. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 29 mar. 1957, p. 3.

KEYES, Jonathan. *A place of its own: urban environmental history*. *Journal of Urban History*, 2000, v. 26, n. 3, p. 380-390.

LACERDA, Norma; MENDES, Sílvio Zancheti; DINIZ, Fernando. Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial. **EURE**, Santiago, v.26, n.79, p.77-74, Dez 2000. Disponível em: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1211/308>. Acesso em: 24 ago. 2019.

LAYBAUER, L.; BIDONE, E.D. Caracterização textural dos sedimentos no fundo do Lago Guaíba e sua importância em diagnósticos ambientais. **Pesquisas em Geociências**, v.28, n.1,

2001, p.13-26. Disponível em: <<https://doi.org/10.22456/1807-9806.20164>>. Acesso em: 16 ago.2020.

LE CORBUSIER. **Por uma arquitetura**. São Paulo: EDUSP, 1973.

LEME, Maria Cristina da Silva. Três vertentes do urbanismo em São Paulo. VI Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 2000, Natal. **Anais do VI Encontro História da Cidade e do Urbanismo**, 2000, v.1.

LINDENMAYER, Marcos (org.). **Álbun de Porto Alegre: 1860-1930**. Porto Alegre: Nova Roma, 2007.

LOWENTHAL, D. Geografia, Experiência e Imaginação: em direção a uma epistemologia geográfica. //: CHRISTOFOLETTI, A. (org.). **Perspectivas da Geografia**, São Paulo: Difel, 1982, p.101-130.

LUCOCK, **John. Notas sôbre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**: tomadas durante a uma estada de dez anos nesse país, 1808 a 1818. São Paulo: EDUSP, [1820] 1975.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre**: aspectos culturais. Porto Alegre: SMEC/Divisão de Cultura, 1982.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Pôrto Alegre**: origem e crescimento. Porto Alegre, Sulina, 1968.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre**: história e vida da cidade. Porto Alegre, UFRGS, 1973.

MACHADO, Andréa Soler. **A borda do Rio-Poa**: arquiteturas imaginárias como suporte para a criação de um passado. 2003. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

MACHADO, Janete da Rocha. **O veraneio de antigamente: Ipanema, Tristeza e os contornos de um passado na Zona Sul de Porto Alegre (1900-1960)**. 2014. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

MACIEL, João Moreira. Um Plano Geral de Melhoramentos. Porto Alegre, **Revista EGATEA**, nov/dez, v.1, 1914.

MAIA, A. P.; SANTOS, F. R. Meio ambiente, urbanização e qualidade de vida. **Novas Epístemes e Narrativas Contemporâneas**. Congresso Internacional de História, 2015, Jataí, p. 1-13

MAIORES comodidades ao consumidor e produtor na nova feira noturna do atêrro: quase pronta. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 15 out. 1961, p. 1.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado. **Revista São Paulo em Perspectiva**, v.14, n.4, São Paulo, out/dez. 2000. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392000000400004>. Acesso em: 20 out. 2019.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. //: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único**:

desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2012.

MARICONDA, Pablo Rubén. O controle da natureza e as origens da dicotomia entre fato e valor. **Revista Scientiae Studia**, São Paulo, v. 4, n. 3, set/2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-31662006000300006&Ing=en&nrm=iso>. Acesso em: 15 jul. 2020.

MARINS, Paulo César Garcez. **Através da rótula:** sociedade e arquitetura no Brasil, séculos XVII a XX. São Paulo: Humanitas, FFLCH-USP, 2001.

MARTINEZ, Paulo Henrique. **Brasil:** desafios para uma história ambiental. n. 22, Universidad Central, Bogotá, 2005, p. 26-35.

MARX, Karl. **Diferença entre as filosofias da natureza em Demócrito e Epicuro.** Trad. Conceição Jardim e Eduardo Lúcio Nogueira. Lisboa: Presença, 1972.

MARX, Karl. **O Capital.** 10ª ed. v. 1, Livro I. São Paulo: Difel, 1985

MEDEIROS, Laudelino. As cidades no Rio Grande do Sul. //: PRADO, Áurea et alii. **Rio Grande do Sul:** terra e povo. Porto Alegre: Globo, 1964.

MENEGAT, R. et al. (orgs.). **Atlas ambiental de Porto Alegre.** 3ª ed., Porto Alegre: UFRGS, 2006.

MENEGAT, R.; CARRARO, C. C. **Manual para saber por que o Guaíba é um lago:** análise integrada da geologia, geomorfologia, hidrografia, estratigrafia e história da ciência. Porto Alegre: Armazém Digital, 2009.

MIRANDA, Adriana Eckert. O bairro e o plano de conjunto pelo urbanista Luiz Arthur Ubatuba de Faria. Dossiê: os eruditos e a cidade. **Revista Urbana**, UNICAMP, v.4, n.4, mar.2012. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635153/2966>. Acesso em: 22 jul. 2020.

MIRANDA, R. N. **Direito ambiental.** 2 ed, São Paulo: Riddel, 2010.

MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre, urbanização e modernidade:** a construção do espaço social. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

MORIN, E. **O método 1:** a natureza da natureza. 2ª ed. Porto Alegre: Sulina, 2005.

MOORE, J. *Capitalism as world-ecology: Braudel and Marx on environmental history. Organization and Environment*, v. 16, n. 4, p. 431-458, dez.2003. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Jason_Moore3/publication/236661842_Capitalism_as_World-Ecology_Braudel_and_Marx_on_Environmental_History/links/53dee2ce0cf216e4210c5762.pdf?disableCoverPage=true>. Acesso em: 02 fev. 2020.

MOREYRA, ÁLVARO. **As amargas, não... lembranças.** Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 2007.

NASCIMENTO, N. O.; BERTRAND-KRAJEWSKI, J.; BRITTO, A. L. Águas urbanas e urbanismo na passagem do século XIX ao XX: o trabalho de Saturnino de Brito. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.102-133, jun/2013.

NATUREZA. //: **DICIONÁRIO MICHAELIS** - língua portuguesa. São Paulo:

Melhoramentos, 2020. Disponível em: <<https://michaelis.uo.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/natureza>>. Acesso em: 03 mar. 2020.

NICOLODI, J. L. **O padrão de ondas no Lago Guaíba e sua influência nos processos de sedimentação**. 2007. Tese (Doutorado em Geociências). Instituto de Geociências - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

NOAL FILHO, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890**. Santa Maria: Anatterra, 2004.

NOVO bairro Praia de Belas. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 9, 21 mar. 1958.

OS ELEMENTOS básicos á solução dos problemas de ordem urbanística, financeira e administrativa de uma comuna. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 12, 17 mar. 1940.

PÁDUA, José Augusto. As bases teóricas da história ambiental. // FRANCO, J. L. de A.; DUTRA e SILVA, S.; DRUMMOND, J. A.; TAVARES, G. G. (orgs). **História Ambiental: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 17-38.

PAIVA, Edvaldo P. **Problemas urbanos de Porto Alegre**. Palestra realizada pelo urbanista. Porto Alegre, abr. 1951.

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

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Abertura: cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, n.53, v.27, jun. 2007, p. 11-23.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Lugares malditos: a cidade do outro no Sul brasileiro (Porto Alegre, passagem do século XIX ao século XX). **Revista Brasileira de História**, n.37, v.19, 1999, p. 195-216.

PEREIRA, Elenita Malta. **A ética do convívio ecossustentável: uma biografia de José Lutzenberger**. Tese de Doutorado em História. Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

PERREAULT, Tom; WRAIGHT, Sarah; PERREAULT, Meredith. *Environmental injustice in the Onondaga Lake Waterscape, New York State, USA*. **Water Alternative**, v. 5 (2), 2012, p. 485-506. Disponível em: <<http://www.water-alternatives.org/index.php/volume5/v5issue2/181-a5-2-17/file>>. Acesso em: 02 out. 2020.

PINHEIRO, Eloisa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos em Paris, Rio e Salvador**. 2. ed. Bahia: EDUFBA, 2011.

PLANO Diretor de Pôrto Alegre: uma realidade. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 1, 6 ago. 1959.

PORTO ALEGRE. Lei Orgânica. 1990. **Diário Oficial do Estado**, Porto Alegre.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. A carta das reivindicações. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 13 mai. 1947, p. 5-6.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 1.413, 11 de junho de 1955. Reorganiza os serviços da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e dá outras providências.

Diário Oficial de Porto Alegre, Porto Alegre, 04 de julho de 1955.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 1.487, 10 de novembro de 1955. Aprova o projeto de urbanização da Avenida Beira-Rio. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 14 de novembro de 1955.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 2.046, 30 de dezembro de 1959. Institui o Plano Diretor e fixa normas para a sua execução. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 29 de janeiro de 1960.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 1.966, de 14 de julho de 1959. Regulamenta o uso, a altura e a taxa de ocupação dos lotes previstos pela lei nº 1687, de 10 de novembro de 1955 e dá outras providências. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 17 de julho de 1959.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 2.330, de 29 de dezembro de 1961. Altera a Lei nº 2046, de 30 de dezembro de 1959 e dá nova redação. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 29 de dezembro de 1961.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 2.434, de 25 de outubro de 1962. Altera as Leis nº 1966 e 2330, criando condições necessárias para a localização do Centro Administrativo Estadual, e dá outras providências. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 29 de outubro de 1962.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 2.694, de 27 de dezembro de 1963. Altera o projeto de urbanização da área da Praia de Belas resultante do aterro do rio Guaíba. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 02 de janeiro de 1964.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 2.907, de 07 de janeiro de 1966. Estabelece área destinada à construção do Centro Esportivo Estadual no projeto de urbanização da Praia de Belas. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 13 de janeiro de 1966.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 3.071, de 24 de novembro de 1967. Dá ao Parque Público da Praia de Belas a denominação de “Parque Marinha do Brasil”. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 05 de dezembro de 1967.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Lei nº 3.414, de 16 de julho de 1970. Revoga as Leis nº 1966, de 14 de julho de 1959, e 2434, de 25 de outubro de 1962 e dispõe sobre os usos e as edificações na Praia de Belas. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, 31 de julho de 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor 1954-1964**, 1964.

PRESTES, A. J. D. Porto Alegre em tempo de praia: a cidade e as praias do Guaíba entre os anos 1940 e o início dos anos 1970. **Historiar**, Porto Alegre, v.2, 2008.

PRIGOGINE, Ilya; STENGERS, Isabelle. **A nova aliança**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília (UNB), 1991, p.19-42.

PROGRAMA PRÓ-GUAÍBA. **[Principal]**. Rio Grande do Sul, [2020]. Disponível em: <http://www.proguaiba.rs.gov.br>. Acesso em: 15 de set. 2020.

- QUINTANA, Mario. **Mario Quintana**. Organizado por Tânia Franco Carvalhal. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2005.
- RAMBO, Balduino. **A fisionomia do Rio Grande do Sul**. São Leopoldo: Ed. UNISINOS, 1994.
- RECKZIEGEL, E. W. **Áreas com risco de inundação do Lago Guaíba e Delta do Jacuí**. 2018. Tese (Doutorado em Ciências). Instituto de Geociências - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018.
- REINHEIMER, Dalva Neraci. **A navegação fluvial na República Velha Gaúcha, iniciativa privada e setor público: ações e implicações desta relação**. 2007. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2007.
- REIS, José Carlos. O conceito de tempo histórico em Ricoeur, Koselck e “*Annales*”: uma articulação possível. **Síntese Nova Fase**, 1996. v. 23, n. 73, p. 229-252.
- RIBEIRO, G. A arte de conjugar o tempo e espaço: Fernand Braudel, a geo-física e a longa duração. **História, Ciências, Saúde** - Manguinhos, v. 22, n. 2, Rio de Janeiro, jun. 2015, p. 605-639.
- ROCHE, Jean. Pôrto Alegre, metrópole do Brasil meridional. **Revista AB’SABER**. Três estudos rio-grandenses, Porto Alegre: UFRGS, 1966.
- ROCHE, Jean . **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1969.
- RUA, João. Desenvolvimento, espaço e sustentabilidades. //: RUA, João (org.). **Paisagem, espaço e sustentabilidades: uma perspectiva multidimensional da geografia**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.
- RUCKERT, F. Q. O problema das águas poluídas na cidade de Porto Alegre (1853-1928). **Diálogos**, Maringá, v.17, n.3, p.1145-1172, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.4025/dialogos.v17i3.763>>. Acesso em: 13 ago.2020.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa. Porto Alegre: Erus/Martins Livreiro Editor, [1820] 1987.
- SANTOS, Milton. Tendências da urbanização brasileira no fim do século XX. //: CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994, p. 17-26.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço, tempo, razão, emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SAUER, C. A morfologia da paisagem [1925]. //: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Paisagens, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998, p. 12-74.
- SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SCLIAR, Moacyr. Os mistérios de Porto Alegre. //: SECRETARIA DA CULTURA/RS. **Sobre Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1993.
- SEDREZ, Lise. Natureza urbana na América Latina: cidades diversas e narrativas comuns. //: LEAL, Cláudia; PÁDUA, José Augusto; SOLURI, John. **Novas Histórias Ambientais da América Latina e do Caribe**. Munique: RCC Perspectives, 2013/7, p. 59-66.

SEDREZ, Lise; MAIA, Andrea Casa Nova. Enchentes que destroem, enchentes que constroem: natureza e memória da Cidade de Deus nas chuvas de 1966 e 1967. **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n.8, 2014, p. 183-199.

SEDREZ, Lise; DUARTE, Regina Horta. *El muro y la hiedra: narrativas ambientales de un continente urbano*. In: LEAL, C.; SOLURI, J.; PÁDUA, J. A.(edits.). **Un pasado vivo: dos siglos de historia ambiental latinoamericana**. Bogotá: FCE, 2019.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. São Paulo: Record, 2003.

SHELDRAKE, R. **O renascimento da natureza: o reflorescimento da ciência e de deus**. São Paulo: Cultrix, 1993.

SILVA, José Loureiro. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre, 1943.

SILVEIRA, Aline Montagna da. **De fontes e aguadeiros à penas d'água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas-RS**. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SIMONINI, Yuri; FERREIRA, Ângela Lúcia. A dimensão urbana da natureza: considerações sobre a história ambiental. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*. Universidade de Barcelona, v.18, n.1039, 30.ago de 2013. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1039.htm#_ednref1>, acessado em 24 de abril de 2020.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOARES, Ana Paula Marcante. **O território mito da orla: antropologia de conflitos territoriais urbanos e memórias ambientais em Porto Alegre**. 2014. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Editora da Universidade/UFRGS, Porto Alegre, 1997.

SOUZA, Celia Ferraz de. **O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências**. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

SOUZA, Celia Ferraz de. **Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade**. 2 ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2010.

SOUZA, Celia Ferraz de. Plano de 1914 influencia Porto Alegre até hoje, diz urbanista. Entrevista cedida para Guilherme Kolling. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, , 29 dez. 2014. Disponível em: <http://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=183070>. Acesso em: 23 jul. 2020.

SPALDING, Walter. O Guaíba, a Lagoa dos Patos e a Barra do Rio Grande. **Boletim Geográfico do Rio Grande do Sul**, n.11, 1961, p.98-104.

SPALDING, Walter. **Pequena história de Pôrto Alegre**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1967.

SWYNGEDOUW, Erik. A cidade como um híbrido: natureza, sociedade e “urbanização-cyborg”. *In*: ACSELRAD, H. (org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

TOCHETTO, Fernanda B. Fica dentro ou joga fora. Sobre práticas cotidianas em unidades domésticas na Porto Alegre oitocentista. **Revista Arqueologia**, n.16. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2003, p. 59-69.

TORRES, Luiz Henrique. Águas de maio: a enchente de 1941 em Rio Grande. **Revista Historiae**, Rio Grande, n.3, 2012, p.236-254.

TRABALHO de pavimentação nas ruas de Pôrto Alegre. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 31 jul. 1958, p. 3.

TRABALHOS executados pela Prefeitura. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, p. 5, 4 jan. 1933.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

TUCCI, Carlos E. M.. Conflitos do controle de inundação ribeirinha em Porto Alegre. *In*: XIII SIMPÓSIO BRASILEIRO DE RECURSOS HÍDRICOS, Porto Alegre, 1999. **Anais do XIII Simpósio Brasileiro de Recursos Hídricos**. Disponível em: <http://rhama.com.br/blog/wp-content/uploads/2017/01/conflitosinudacao.pdf>. Acesso em: 19 out. 2019.

VIANNA JÚNIOR, Hélio. A estrutura interna da cidade. *In*: BRASILEIRO, Ana Maria et al. **Desenvolvimento e política urbana**. Rio de Janeiro: IBAM, 1976.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: FUPAM/Edusp, 1999.

WEIMER, Günter. **A arquitetura**. Porto Alegre: Ed. UFGRS, 1992.

WILLIAMS, Raymond. **Keywords: a vocabulary of culture and society**. London: Famingo, 1983.

WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Materialismo**. São Paulo: Editora da UNESP, 2011.

WORSTER, Donald. Para Fazer História Ambiental. **Revista Estudos Históricos**. 1991, v. 4, n. 8, p. 198-215.

WORSTER, Donald. *Transformations of the Earth: toward an agroecological perspective in history*. **Journal of American History**. 1990, v. 76, n. 4, p. 1087-1106.

XAVIER, Paulo. Porto Alegre (origem do agrupamento urbano). **Revista do IHGRGS**, n.121, Porto Alegre, 1975.



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
Pró-Reitoria de Graduação
Av. Ipiranga, 6681 - Prédio 1 - 3º. andar
Porto Alegre - RS - Brasil
Fone: (51) 3320-3500 - Fax: (51) 3339-1564
E-mail: prograd@pucrs.br
Site: www.pucrs.br