

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO
NO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE
(1930 - 1960)**

RONELL DA CUNHA

Porto Alegre

2014

O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO
NO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE
(1930 – 1960)

RONELL DA CUNHA

Monografia apresentada ao Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dra. Tânia Marques Strohaecker.

Porto Alegre

2014

TERMO DE APROVAÇÃO

RONELL DA CUNHA

**O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO
NO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE
(1930 – 1960)**

Monografia aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pela seguinte banca:

Orientadora: Prof^ª. Dra. Tânia Marques Strohaecker
Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, UFRGS

Prof^ª. Dra. Claudia Luisa Zeferino Pires
Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, UFRGS

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares
Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, UFRGS

Porto Alegre, 09 de julho de 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Carlos Alexandre Netto

Vice-Reitor: Rui Vicente Oppermann

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Diretor: André Sampaio Mexias

Vice-Diretor: Nelson Luiz Sambaqui Gruber

Cunha, Ronell

O Processo de Verticalização no Centro Histórico de Porto Alegre (1930 - 1960) . / Ronell Cunha. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2014. [100 f.] il.

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso).- Universidade Federal do Rio Grande do Sul.Graduação em Geografia.Instituto de Geociências. Porto Alegre, RS - BR,2014.

Orientador(es):Tânia Marques Strohaecker

1.Porto Alegre.2.Transformação e Modernização.3.Processo de Verticalização.4.Centro Histórico.I. Título.

CDU 911

Catálogo na Publicação
Biblioteca Instituto de Geociências - UFRGS
Veleida Ana Blank CRB 10/571

Universidade Federal do Rio Grande do Sul - Campus do Vale Av. Bento Gonçalves, 9500 - Porto Alegre - RS - Brasil

CEP: 91501-970 / Caixa Postal: 15001.

Fone: +55 51 3308-6329 Fax: +55 51 3308-6337

E-mail: bibgeo@ufrgs.br

AGRADECIMENTOS

Ao encerrar mais essa etapa da minha formação, tenho muito a agradecer a diversas pessoas que contribuíram de alguma forma, não só para que este trabalho pudesse estar aqui apresentado, mas também por todo o processo de ensino-aprendizagem que vivenciei nestes anos de estudo, desde o Pré-Escolar até as Graduações em Licenciatura e, agora, Bacharelado em Geografia.

Agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pela sua qualidade de ensino, e por ter me oportunizado excelentes aprendizados e experiências, durante o curso de graduação, em atividades curriculares e extracurriculares.

A todos os professores do Departamento de Geografia e da Faculdade de Educação pelo empenho e dedicação que prestaram, e que contribuíram para a minha formação acadêmica. Mesmo tendo preferências sobre determinados métodos de ensino, reconheço que todos tiveram sua devida importância na minha formação.

Aos colegas do grupo PET/Geografia da UFRGS, o qual fiz parte durante grande parte da Graduação, pelas conversas, pela amizade e pelos aprendizados que tivemos juntos. Ao tutor do grupo, na época, Prof. Dr. Nelson Luiz Sambaqui Gruber.

Um especial agradecimento à minha orientadora do Trabalho de Conclusão de Curso e Prof^a. Dra. Tânia Marques Strohaecker, por tudo que acrescentou para o meu aprendizado ao longo da caminhada, e também pela paciência e perseverança em me manter motivado e interessado mesmo nos momentos em que o trabalho parecia “não querer caminhar”.

Aos demais colegas de curso que também contribuíram para a minha formação acadêmica e pessoal. Aos amigos que sempre estiveram presentes dando o apoio necessário, como Thiago, Douglas, e outros não menos importantes. E desses cito especialmente o amigo e colega Felipe, hoje Mestre em Geografia, que, sem dúvida, foi a pessoa que mais me incentivou a ingressar na Geografia.

Aos meus colegas de Trabalho no Ministério do Trabalho e Emprego, que sempre demonstraram interesse em saber a respeito do andamento do trabalho e também do tema e, dessa forma, ajudaram a motivar-me a seguir o estudo.

Aos órgãos da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Secretaria Municipal de Urbanismo, e Procuradoria Geral do Município, em especial ao Servidor Leonardo Bono, que disponibilizou toda a legislação a qual necessitei, muitas vezes escaneando de livros antigos para que eu pudesse ter os arquivos em meio digital para facilitar a consulta.

À minha família, minha mãe Silvia e meu pai José por sempre terem-me encorajado a seguir em frente e ir em busca dos meus sonhos. Ao meu irmão Rori e principalmente a minha irmã Marina por estar bravamente lutando contra uma doença gravíssima sem jamais perder a fé e a esperança de voltar a ter sua vida normal. À minha avó, que durante grande parte do meu curso, disponibilizou o aconchego de sua casa.

E também a Deus pela sua grandiosidade em que se coloca em nosso caminho, sobretudo nos momentos mais difíceis, onde a sua mão está sempre presente a nos guiar e fortalecer.

Fomentar a verticalização que – como todo o mundo sabia – era o símbolo do progresso. Porto Alegre aspirava a Manhattan. Não éramos Nova Iorque, mas não custava imaginar [...].

Quando, finalmente, o centro passou a apresentar os almejados ares de Manhattan, a população dos eternos insatisfeitos começou a abandonar o navio [...].

(Günter Weimer, Natal de 2001).

RESUMO

O Centro de uma cidade é o elemento mais importante de sua estrutura e, por conseguinte, o ponto ótimo para a localização dos principais equipamentos da cidade. Em virtude de sua importância e, também por consequência desta, o Centro de uma grande cidade é o local de maior aglomeração de pessoas, comércio e serviços, dela, ou mesmo de sua região; e sua paisagem é, normalmente, marcada por ocupação intensiva do solo, com aglomeração de edificações mais altas em relação ao restante da cidade. Neste contexto, este trabalho tem por objetivo analisar o Processo de Verticalização ocorrido no Centro Histórico de Porto Alegre ao longo do período de 1930 a 1960. No trabalho, é retomado o histórico de ocupação do núcleo, desde os primórdios, passando pela formação dos arraiais ao longo do século XIX, e pelas transformações e modernizações ocorridas na estrutura da cidade na primeira metade do século XX. O Processo de Verticalização, analisado em três diferentes perspectivas – *econômica*, através da valorização do uso intensivo do solo; *populacional*, através do aumento de densidade populacional acarretado por estas edificações; e *simbólica*, pela vinculação à imagem de grandeza e modernidade que esse tipo de construção trazia à cidade – faz parte de um processo maior de transformação e modernização a que Porto Alegre foi submetida ao longo, sobretudo, da primeira metade do século XX. Com uma legislação inicialmente restritiva, posteriormente estimuladora, a verticalização de Porto Alegre ocorreu em uma espécie de escalonamento, o qual pode ser dividido nos seguintes grupos: edifícios de 6 a 7 pavimentos ao final da década de 1910, mantendo essa média ao longo da década de 1920; na década de 1930 um conjunto de edifícios com média de 10 pavimentos; na de 1940, média de 15 pavimentos; e na de 1950, média superando os 20 pavimentos e chegando ao seu limite máximo. O tipo de ocupação dessas edificações seguiu um padrão semelhante: os edifícios do primeiro conjunto eram, em geral, para fins de hotelaria; o segundo conjunto, predominantemente para fins residenciais; o terceiro, mesclado o uso entre residências, comércio e escritórios; e o quarto, predonderantemente para fins comerciais e de escritórios.

Palavras-chave: Porto Alegre, Transformação e Modernização, Processo de Verticalização.

ABSTRACT

The center of a city is the most important element of its structure and, therefore, the optimal point for the location of the main facilities of the city. Because of its importance, and consequently also of this, the center of a big city is the site of highest concentrations of people, trade and services, it, or even your region; and your landscape is usually marked by intensive land use, with higher agglomeration of buildings in relation to the rest of the city. In this context, this paper aims to analyze the process Piggybacking occurred in the Historic Center of Porto Alegre over the period 1930-1960. In the paper, a return to the historical core occupation, since the beginnings, through training camp throughout the nineteenth century, and by the changes and modernizations that have taken place in the structure of the city in the first half of the twentieth century. The process Piggybacking analyzed in three different perspectives - economic, through the enhancement of the intensive use of land; population, by increasing population density brought about by these buildings; and symbolic, by linking the image of grandeur and modernity that this type of construction would bring to the city - a part of a larger process of transformation and modernization that Porto Alegre was submitted along, especially the first half of the twentieth century. With a later stimulatory initially restrictive legislation uprighing of Porto Alegre was in a kind of escalation, which can be divided into the following groups: buildings 6-7 floors at the end of the 1910s, maintaining that average over the decade 1920; in 1930 a collection of buildings with an average of 10 floors; in 1940, an average of 15 floors; and in 1950, surpassing the average 20 floors and reaching to the ceiling. The occupation of these buildings followed a similar pattern: the buildings of the first set were, in general, for purposes of hospitality; the second set, mainly for residential purposes; the third, mixed use of residential, commercial and offices; and fourth, predonderantemente for commercial and office.

Keywords: Porto Alegre, Transformation and Modernization, Piggybacking Process.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Centro Histórico de Porto Alegre.....	16
Figura 2 - Centro Histórico de Porto Alegre.....	16
Figura 3 - As Vantagens e Desvantagens da Baixa e Alta Densidade.....	27
Figura 4 - Figura ilustrativa do crescimento vertical na cidade de Porto Alegre.....	30
Figura 5 - Praça do Paraíso em 1878. Ao fundo, Edifício Malakoff.....	41
Figura 6 - Rua Voluntários da Pátria em 1892.....	45
Figura 7 - Rua dos Andradas no Início do Século XX.....	46
Figura 8 - Antigo Beco do Rosário, onde hoje se situa a Avenida Otávio Rocha.....	52
Figura 9 - Avenida Otávio Rocha (antiga 24 de Maio) na década de 1920.....	52
Figura 10 - Abertura da Avenida Borges de Medeiros.....	53
Figura 11 - Figura representativa da modificação da cidade após a abertura da Avenida Borges de Medeiros.....	60
Figura 12 - Av. Borges de Medeiros no final da década de 1930.....	65
Figura 13 - Avenida Salgado Filho em 1956.....	71
Figura 14 - Foto aérea do Centro de Porto Alegre em 1963.....	72
Figura 15 - Zoneamento de Alturas da Lei nº 2.330/61.....	74
Figura 16 - Edifício Malakoff.....	80
Figura 17 - Centro Histórico de Porto Alegre no final da década de 1950.....	87
Figura 18 - Edifício Santa Cruz em construção.....	87
Figura 19 - Foto da Av. Salgado Filho, em 2014, rua com maior índice de verticalização da cidade.....	88
Figura 20 - O Centro Histórico visto do Guaíba.....	88
Figura 21 - Edifício Santa Cruz ao fundo, de 32 pavimentos, exemplo de construção com recuo em degraus.....	89

Figura 22 - Edifício Coliseu, de 28 pavimentos, também construído com recuo em degrau.....	89
Figura 23 - Ed. Formac, de 26 pavimentos, localizado na Travessa Francisco Leonardo Truda, esquina Av. Mauá.....	90
Figura 24 - Ed. Cacique, de 26 pavimentos, ao fundo, localizado na Rua dos Andradas.....	90
Figura 25 - Ed. Jaguaribe, de 26 pavimentos, localizado na Av. Salgado Filho.....	91
Figura 26 - Ed. Malcon, de 27 pavimentos, localizado nas ruas Andradas e Vigário José Inácio.....	92
Figura 27 - Ed. Galeria Nossa Senhora do Rosário, de 23 pavimentos, atrás do prédio inacabado.....	92

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Número de Processos Protocolizados para Autorização de Construções (edificações novas, ampliações, reformas, etc.) de 1900 a 1923.....	47
Tabela 2 - Número de Novas Edificações Construídas entre 1924 a 1930.....	55

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Principais edificações cosntruídas em Porto Alegre na década de 1930.....	82
Quadro 2 - Principais edificações cosntruídas em Porto Alegre na década de 1940.....	83
Quadro 3 - Principais edificações construídas em Porto Alegre na década de 1950.....	84

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
1.1. Tema.....	14
1.2. Localização da Área de Estudo.....	15
1.3. Objetivos.....	17
1.3.1. Objetivo Geral.....	17
1.3.2. Objetivos Específicos.....	17
1.4. Justificativa.....	18
1.5. Organização do Trabalho.....	19
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	21
2.1. Dimensões Espacial e Econômica.....	21
2.2. O Processo de Urbanização e o Espaço Urbano.....	22
2.3. Valorização Diferencial das Localizações.....	24
2.4. Densidade Urbana.....	26
2.5. O Crescimento e o Abandono dos Centros Urbanos.....	27
2.6. A Influência do Positivismo e do Urbanismo Modernista no Planejamento Urbano.....	30
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	33
3.1. Levantamento de Dados.....	33
3.2. Etapa de Campo.....	33
3.3. Etapa de Sistematização dos Dados.....	34
4. DOS CAMPOS DE VIAMÃO À “CIDADE VERTICAL”.....	36
4.1. Ocupação da Península e Formação dos Núcleos Descentralizados (1730 – 1890).....	39
4.2. O Processo de Transformação e Modernização da Cidade (1890 – 1945).....	42
4.2.1. Governo do Intendente José Montaury e os Primeiros Ensaios de Modernização (1897 – 1924).....	43

4.2.2. Governo do Intendente Otávio Rocha e o Processo de Higienização da Cidade (1924 – 1928).....	51
4.2.3. Governo do Intendente e Prefeito Alberto Bins e a Continuidade das Transformações Urbanas (1928 – 1937).....	57
4.2.4. Governo do Prefeito José Loureiro da Silva e a Mudança na Fisionomia da Cidade (1937 – 1943).....	61
4.3. A Consolidação da “Cidade Moderna” e a Intensificação do Processo de Verticalização (1945 – 1960).....	66
5. A BUSCA PELO ALTO.....	76
5.1. Os arranha-céus de Porto Alegre.....	79
5.1.1. Os Antecedentes.....	79
5.1.2. Os Padrões Edifícios.....	81
5.1.3. A caracterização atual.....	85
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	94
REFERÊNCIAS.....	97

INTRODUÇÃO

As áreas urbanas apresentaram, historicamente, um relevante processo de ocupação humana. Decorrentes da necessidade de diminuição dos deslocamentos através da compactação das atividades no espaço, as cidades surgiram primordialmente com o objetivo de otimizar as trocas comerciais. A partir deste papel tipicamente comercial, o espaço urbano, através das peculiaridades de determinadas localizações em relação às demais, passa a apresentar valorizações diferenciais de suas áreas.

O fenômeno da urbanização intensificada teve seus condicionantes a partir da Primeira Revolução Industrial (século XVIII), a qual estimulou a aglomeração de pessoas em áreas no entorno das fábricas. Essa concentração de atividades no espaço urbano possibilitou também a expansão do comércio em todas as suas modalidades, ocasionando a retroalimentação do processo de aglomeração urbana. Esse tipo de exploração do trabalho foi intensificando-se ao longo dos últimos séculos, garantindo, assim, a manutenção e o crescimento do processo de urbanização. No Brasil, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censo Demográfico de 2010, o grau de urbanização chegou a 84,4%, sendo que há algumas décadas atrás (1940), era de apenas 31,30%. Esse “atraso” no processo de urbanização deu-se, principalmente, pela tardia industrialização brasileira, se comparada a dos países desenvolvidos, cuja industrialização e urbanização ocorreram anteriormente.

Toda cidade, ao longo dos períodos históricos, e independentemente de seu tamanho, tem em seu centro, o elemento mais importante de sua estrutura (VILLAÇA, 2001). Isso se deve ao fato do centro ser o ponto de melhor acesso a todos os demais pontos da cidade, o lugar de convergência de todo o espaço urbano. Villaça (2012, p. 92) afirma que “tudo que está no centro atende melhor o conjunto da cidade, e vice-versa [...]. É por isso que o centro é a mais justa e democrática localização para equipamentos únicos, raros e/ou mais importantes da cidade.” Sendo assim, o centro destaca-se por ser a área da cidade em que apresenta maior concentração de atividades comerciais e de serviços, maior fluxo populacional, maior verticalização e o uso intensivo do solo.

No Brasil, as principais capitais tiveram um crescimento intenso em seus centros urbanos até o final da década de 1950, aproximadamente. Em decorrência disso, o processo de verticalização dessas cidades também apresentou o seu crescimento mais acentuado até o final

dessa década. Em Porto Alegre, bem como em outras capitais, esse padrão de crescimento se observa na paisagem de seu Centro Histórico. Segundo Sanvitto (2000, s.p.)

O edifício em altura começou a alterar o perfil de Porto Alegre a partir da década de 30. Em substituição às antigas construções coloniais, estas edificações foram símbolo do esperado crescimento da cidade. Nos anos 40 este processo é intensificado, tornando-se corrente nos anos 50.

As edificações mais altas da cidade, em grande parte, foram projetadas e/ou construídas ao longo da década de 1950.

1.1 Tema

O tema deste trabalho compreende o processo de verticalização ocorrido no Centro Histórico de Porto Alegre, no período de 1930 a 1960. Contudo, esse processo é integrante de um conjunto maior de transformações de remodelação e modernização urbana que começara a ocorrer no início do século XX. Essas transformações de cunho viário, higiênico e estético, proporcionaram uma significativa valorização do solo e permitiram que o processo de verticalização se materializasse. A isso se soma, inegavelmente, o valor simbólico do arranha-céu, maior representação dos ideais de cidade moderna, um marco revolucionário na fisionomia das cidades.

Segundo Ramires (1998, p. 101)

A verticalização representa uma revolução na forma de construir, evidenciando a importância da técnica na produção do espaço urbano, alegando a dinâmica de acumulação/reprodução do capital. [...] é apontada como a responsável por profundas alterações na estrutura interna das cidades, destacando-se as mudanças na estrutura social, valor e uso de solo urbano.

Diante do exposto acima, apontamos três importantes perspectivas a serem consideradas no processo de verticalização da cidade: (1) a valorização do solo; (2) o adensamento populacional e; (3) o valor simbólico da verticalização inserido em um processo mais amplo de modernização da cidade. A partir destas perspectivas, discutiremos o surgimento e a consolidação deste processo no Centro Histórico de Porto Alegre.

1.2 Localização da Área de Estudo

A área de estudo deste trabalho corresponde ao bairro Centro Histórico de Porto Alegre, antes denominado tão somente de bairro Centro. Ele teve sua denominação alterada para Centro Histórico pela Lei Municipal nº 10.364, de 22 de janeiro de 2008. No entanto, apesar da alteração na nomenclatura, seus limites correspondem aos mesmos dos anteriores à referida Lei.

De acordo com o artigo 1º da Lei Municipal nº 10.364,

denomina-se Centro Histórico da cidade de Porto Alegre a zona compreendida nos seguintes limites e confrontações: da Avenida Loureiro da Silva com a Avenida João Goulart, segue, por essa, até seu encontro com a Avenida Mauá; da Avenida Mauá segue até sua convergência com a Avenida Presidente Castelo Branco; da Avenida Presidente Castelo Branco segue até seu encontro com o Largo Vespasiano Júlio Veppo; do Largo Vespasiano Júlio Veppo segue até seu encontro com o Complexo Viário Conceição – incluem-se túnel, elevadas, acessos e a Rua da Conceição –; daí segue até a Rua Sarmiento Leite; da Rua Sarmiento Leite segue até a Rua Engº Luiz Englert; da Rua Engº Luiz Englert segue até seu encontro com a Avenida Loureiro da Silva; e, por essa, segue até encontrar a Avenida João Goulart, fechando o polígono (PORTO ALEGRE, 2008).

A seguir, apresentamos as Figuras 1 e 2 com a localização da área de estudo, o bairro Centro Histórico de Porto Alegre, no contexto do município de Porto Alegre e no estado do Rio Grande do Sul.

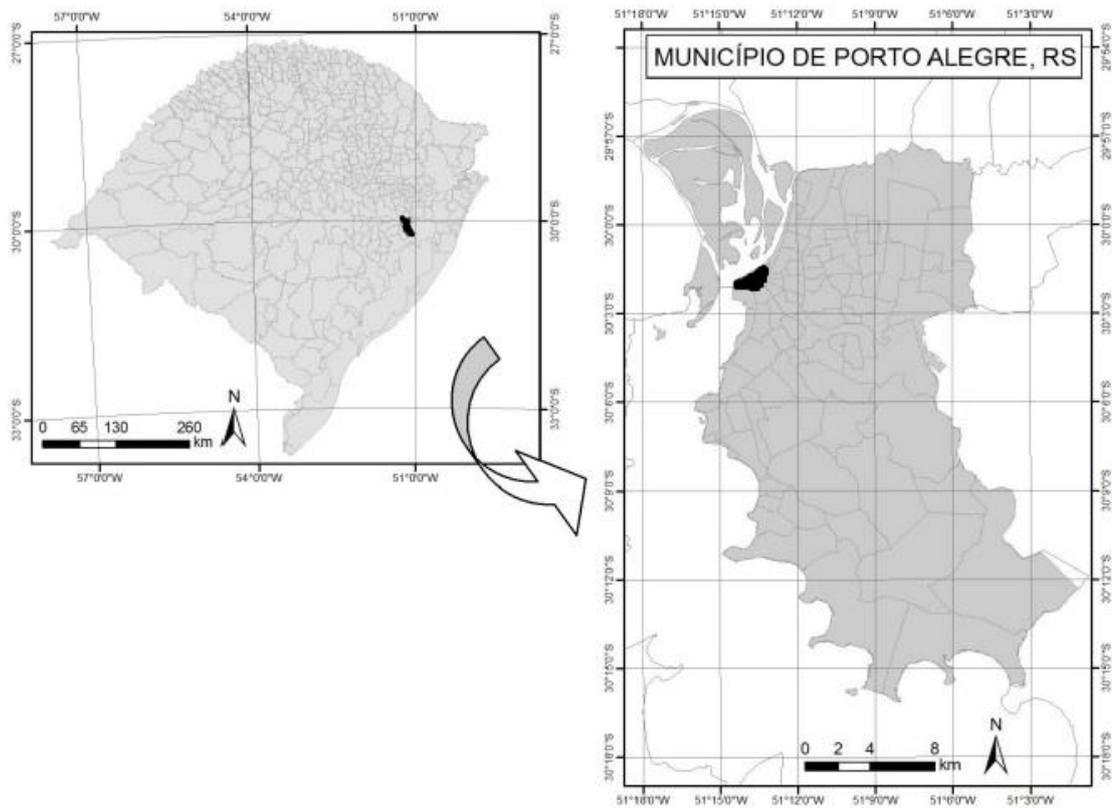


Figura 1 – Localização do Centro Histórico de Porto Alegre.
Fonte: Dias (2011, p. 13). Adaptado.



Figura 2 – Centro Histórico de Porto Alegre. Adaptado.
Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/bairros_vigentes_ultima-versao_2011.pdf>

Acesso em: 02 jul. 2013.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Este trabalho tem como objetivo geral identificar e analisar o processo de verticalização e adensamento urbano, no Centro Histórico da cidade de Porto Alegre, no período de 1930 a 1960.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Analisar o surgimento do núcleo de ocupação e os diferentes períodos de crescimento e evolução de Porto Alegre;
- Contextualizar o processo de urbanização da cidade e as principais transformações políticas e econômicas;
- Fazer um levantamento do processo de verticalização no Centro Histórico de Porto Alegre, no período de 1930 a 1960, identificando as edificações mais representativas;
- Analisar a legislação referente aos códigos de obras e/ou planos diretores vigentes no período;
- Identificar e analisar os principais fatores responsáveis pelo processo de verticalização e adensamento urbano.

1.4 Justificativa

O centro de uma cidade é o principal elemento da sua estrutura urbana (VILLAÇA, 2001), constituindo-se como o mais dinâmico do espaço urbano. Mesmo que, em algumas cidades, em especial as maiores capitais dos estados brasileiros, o centro apresente-se “decadente” sob o aspecto paisagístico e mesmo econômico¹, ainda assim essa importante área é o ponto de convergência de todas as outras áreas da cidade. É o espaço onde o fluxo de pessoas é maior, há interligação e terminais do transporte público municipal, é onde existe a convergência de diversas vias de acesso aos outros pontos da cidade, há concentração de atividades comerciais e serviços, ocorre a predominância de serviços públicos, uso intensivo do solo e máxima verticalização da cidade.

Dentre todos os elementos que configuram o centro de uma cidade, trabalharemos com a verticalização, pois ela representa um uso intensivo do solo, através da densificação de atividades em uma determinada área, aproveitando ao máximo o valor de uso do solo urbano, intensificando, conseqüentemente, o fluxo de pessoas no espaço, além de impactar significativamente na paisagem de uma cidade.

A cidade de Porto Alegre, assim como as outras principais cidades brasileiras, tem em seu centro a sua área de maior verticalização, sendo visível de outros pontos da cidade a aglomeração de prédios altos, normalmente construídos juntos uns aos outros, aproveitando ao máximo o solo urbano. Esse processo de verticalização e uso intensivo do solo ocasiona um aumento muito significativo da densidade urbana. No entanto, esse espaço, quando utilizado somente para fins comerciais e serviços, provoca uma densificação ao longo do dia, e posterior esvaziamento à noite, gerando um deslocamento diário aos bairros da cidade, ou mesmo um movimento pendular para outras cidades da região metropolitana. Se o espaço é utilizado também para fins residenciais, esse esvaziamento torna-se menor, pois mesmo à noite, existe uma densidade significativa no centro.

¹ Referimo-nos ao termo decadente sob o aspecto econômico, ao fato de que em algumas grandes cidades (tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, entre outras) o centro financeiro, sobretudo escritórios de grandes empresas e comércio especializado, ter migrado do centro principal da cidade para outros pontos criando novas centralidades e deslocando o fluxo de capital para outras áreas.

O centro de Porto Alegre teve um crescimento muito intenso na primeira metade do século XX, tendo seu ápice ao final da década de 1950, período em que foram construídos os prédios mais altos da cidade. Essa discussão vai ao encontro do estudo de Almeida (1999, p. 103), a qual afirma que

Porto Alegre, tendo sua história ligada ao rio Guaíba, porta de ligação com outras regiões do estado ou do país, manteve por muito tempo – até a década de 50 – o centro principal como área de localização privilegiada de todas as principais atividades urbanas – portuárias, comerciais, culturais, administrativas e, especialmente, morada de elite dominante.

Posterior a essa década, o centro de Porto Alegre passa a apresentar uma estagnação no seu crescimento, as camadas de mais alta renda começam a buscar outras áreas da cidade como locais de moradia, compras e lazer, surgem novas centralidades na cidade pelo processo de descentralização, e o centro, dessa forma, passa a apresentar, em alguns setores, uma paisagem com aspectos de “decadência” e “abandono”.

Para a proposição de um cenário futuro desejável, é preciso que sejam valorizados os espaços do Centro Histórico de Porto Alegre. É importante retomar seu viés histórico e simbólico, a partir de suas qualidades, de suas construções históricas, da valorização do espaço público (praças, logradouros...), e claro, aproveitar também esse espaço verticalizado, uma vez que ele já está presente na cidade, com a conservação dessas edificações, de forma a minimizar os impactos visuais negativos do Centro. Uma mudança sociocultural que promovesse a redução da concentração de veículos individuais nas ruas do Centro, também diminuiria sensivelmente os problemas de mobilidade urbana gerados pelo alto nível de densidade local.

1.5 Organização do Trabalho

Nesse capítulo comenta-se, brevemente, sobre a importância dos centros urbanos na estrutura das cidades, bem como apresenta-se o tema, a área de estudo, os objetivos e a justificativa do presente trabalho. No segundo capítulo apresenta-se o referencial teórico e os conceitos que fundamentaram o trabalho; e no terceiro, os procedimentos metodológicos e operacionais seguidos para o alcance dos objetivos geral e específicos.

No quarto capítulo, faz-se uma descrição do crescimento e desenvolvimento urbano de Porto Alegre, desde os primórdios da ocupação dos Campos de Viamão até a consolidação da cidade vertical. Este capítulo está dividido em três períodos distintos: de 1730 a 1890, período da ocupação inicial do núcleo e formação dos arraiais; de 1890 a 1845, período da transformação e modernização da cidade e princípio da verticalização e; de 1945 a 1960, período marcado pela consolidação da cidade moderna e intensificação do processo de verticalização; e a descrição desses períodos se dá na relação entre o crescimento populacional da cidade, as obras de infraestrutura realizadas, o planejamento urbano por parte dos técnicos, a legislação em vigor e as edificações mais representativas construídas ao longo dos períodos.

Já no quinto capítulo, em sua primeira parte, disserta-se sobre o princípio do processo de verticalização, ainda no final do século XIX, em algumas das principais cidades dos Estados Unidos e como esse modelo de construções tornou-se um marco revolucionário da cidade moderna. Na segunda parte do capítulo retoma-se a discussão desse processo em Porto Alegre, desde os primórdios, analisa-se acerca das principais edificações construídas no Centro Histórico da cidade.

No capítulo final apresenta-se a conclusão do tema estudado de forma a sistematizar os condicionantes do processo de verticalização do Centro Histórico de Porto Alegre e expor as justificativas para que este processo tenha apresentado uma fase de crescimento e depois de estagnação ao longo do período estudado.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Um trabalho científico necessita de uma abordagem fundamentada num universo teórico que lhe sirva de modelo para auxiliar na interpretação dos resultados. Nesta etapa, serão discutidas as diretrizes teóricas e metodológicas que norteiam o presente trabalho. Dentre elas, destacaremos: (1) as Dimensões Espacial e Econômica; (2) o Processo de Urbanização e o Espaço Urbano; (3) a Valorização Diferencial das Localizações; (4) a Densidade Urbana como parâmetro de planejamento; (5) o crescimento do Centro Urbano e; (6) a influência do Positivismo e do Urbanismo Modernista no planejamento urbano.

2.1 Dimensões Espacial e Econômica

Dentre as diversas dimensões de análise que a Geografia trabalha, este trabalho privilegia as dimensões espacial e econômica. Por dimensão espacial, de forma sintética, entende-se como os processos de ocupação, apropriação e organização do território. Já por dimensão econômica, entende-se como os processos de valorização diferencial dos espaços.

É imprescindível retomar alguns estudos de Milton Santos em trabalhos que privilegiem as dimensões espacial e econômica, haja vista sua valorosa contribuição para a Geografia nesse tipo de abordagem. O autor utiliza quatro categorias de análise do espaço social, sendo elas: (a) *estrutura*, que consiste na rede de interações entre a sociedade e a natureza, em um dado momento histórico; (b) *processo*, que é a ação contínua ao longo do tempo, ou seja, é a estrutura em movimento de transformação; (c) *função*, que se refere ao uso ou atividade de um objeto ou sistema de objetos; e (d) *forma*, que é o aspecto visível de um objeto ou sistema de objetos (SANTOS, 1985). Essas categorias “consideradas em conjunto, e relacionadas entre si, [...] constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 1985, p. 52).

As interações entre sociedade e natureza, categorizadas por Santos (1985) como estrutura, se dão por meio do trabalho (ou técnica). Santos (2004, p. 29) afirma que

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço.

No mesmo sentido, Hausman (1963, p. 8) argumenta que a atividade humana “[...] vai modificar pouco a pouco os aspectos naturais, adaptando o espaço às suas necessidades na medida de suas possibilidades técnicas, procurando aproveitar da melhor forma possível os elementos que a natureza lhes pôs à disposição.”

Em síntese, é por meio do trabalho (técnica) que o homem, organizado em sociedade, cria o espaço urbano.

2.2 O Processo de Urbanização e o Espaço Urbano

Para estudar o espaço urbano e, especificamente, o processo de verticalização, é necessário explicar o que significa o processo de urbanização, conceito base para esse trabalho. Segundo Strohaecker (2004, p. 163), a urbanização

pode ser compreendida como um processo que se refere tanto ao crescimento físico dos artefatos geográficos em suas diferentes configurações (abordagem físico-espacial) bem como às mudanças nas relações comportamentais e sociais desenvolvidas no interior das cidades e das aglomerações urbanas (abordagem sócio-cultural).

O espaço urbano transforma-se a partir das relações sociais carregadas de interesses e intencionalidades, ocorridas ao longo do tempo, o que faz com que esse espaço seja dinâmico. Segundo Corrêa (2005, p. 11),

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de luta – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem.

No mesmo trabalho, Corrêa (2005) classifica os agentes sociais responsáveis por essas transformações no espaço urbano. São eles:

- (a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- (b) os proprietários fundiários;
- (c) os promotores imobiliários;
- (d) o Estado; e
- (e) os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 2005, p. 12).

A ação desses agentes sociais não se dá separadamente, mas sim em conjunto, todos atuando simultaneamente. E essas ações concomitantes são geradoras de conflitos ocasionados pelos diferentes interesses de cada um desses grupos. Convém considerar que os três primeiros grupos, embora com estratégias diferentes e, muitas vezes conflitantes, são os que detêm a renda da terra, e suas ações servem para a reprodução das relações de produção. Já o Estado atua como o agente regulador das relações, criando as regras, através de um ordenamento jurídico voltado para tal fim. No entanto, sabemos que “as ações do Estado não vêm do nada. O Estado atua sob as pressões sociais. E quanto maior for a desigualdade social, mais a classe dominante será relativamente mais poderosa, política e economicamente, e comandará as transformações do espaço urbano” (VILLAÇA, 2012, p. 148). Ainda no mesmo sentido, Villaça (1997, citado por Almeida, 1999, p. 102) afirma que “(...) a classe dominante desenvolve toda uma ideologia a respeito do espaço urbano. Essa ideologia – como toda a ideologia – visa auxiliar a dominação e torná-la aceitável pelos dominados.” As afirmações do referido autor são pertinentes, pois o Estado atua, de fato, para atender às pressões que recebe, e essas são mais fortes sempre do lado mais poderoso política e economicamente.

Por isso, os três primeiros grupos apontados por Corrêa (2005), exercem pressão sobre o quarto grupo (o Estado) para que as transformações no espaço sejam sempre favoráveis ao modelo de reprodução das relações de produção, voltadas ao acúmulo do capital. Já para os grupos sociais excluídos, que também exercem pressão sobre o Estado, porém em menor intensidade, a produção do espaço se dá como forma de “resistência e sobrevivência que se traduzem na apropriação de terrenos usualmente inadequados para os outros agentes de produção do espaço [...]” (CORRÊA, 2005, p. 30). Isso se observa na produção do espaço, por esses grupos, sob a forma de favelas nas cidades, normalmente situadas em áreas de declividade acentuada ou alagadiças, formadas por moradias precárias, com baixa ou nenhuma infraestrutura oferecida pela cidade, e alta densidade demográfica local.

2.3 Valorização Diferencial das Localizações

As transformações urbanas, ocasionadas pelos diferentes interesses dos agentes sociais, criam valorizações diferenciais nas áreas urbanas. Sobre o valor da localização, Villaça (2012, p. 37) afirma que

[...] a localização, em sua forma pura, é aquela que está ligada apenas a tempo e custo de deslocamento (de pessoas e materiais). A infraestrutura é produzida pelo trabalho humano e por ele reproduzida. A localização, não. As localizações são como as antiguidades e as obras-primas, que são produto do trabalho humano, mas não podem ser reproduzidas por ele. [...] Todo proprietário de uma terra-localização é proprietário de um bem único, irreproduzível. Nem todos os proprietários, entretanto, detêm uma posição monopolista, pois nem todas as terra-localizações são avidamente disputadas.

Podemos dizer que o espaço, inicialmente, apresenta somente a valorização diferencial em relação aos recursos naturais que possui. Posteriormente, com o espaço urbano construído, e em transformação, a valorização se dará pela localização privilegiada de um ponto em relação aos demais. Ou seja, a relação se dará pelo tempo e custo de deslocamentos, conforme argumenta Villaça (2012). Mas essa valorização da localização se dá em relação à infraestrutura no entorno dessa localização, ou seja, do trabalho necessário para “construir” a localização. As vias de acesso, o comércio, os serviços oferecidos nas proximidades, ou com maior facilidade de acesso, influenciarão no valor da localização, que por sua vez é única, já que não há a possibilidade de reproduzir uma localização tal qual a original. Essa valorização ocasionada pelo trabalho não exclui, e sim se soma à valorização pré-existente pelos recursos tão somente naturais.

No mesmo sentido ao exposto acima, Almeida (1999, p. 102) aponta dois pressupostos conceituais para discutir a valorização diferencial do espaço:

O primeiro refere-se à produção do espaço urbano como produto do trabalho social. O consumo deste espaço, entretanto, é realizado de forma desigual. Há uma apropriação desigual deste espaço. Os atributos do espaço estão relacionados com fatores de localização. Estes passam a conferir valor de troca a parcelas do espaço urbano, relacionado e dependente à sua posição relativa. Os atributos dados por esta posição relativa não são reproduzíveis pelo trabalho humano. Assim, diz-se que não é possível recriar idêntica situação entre dois terrenos mesmo que tenham as mesmas características físicas – topografia, dimensões, forma, disponibilidade de infraestrutura [*sic*], capacidade construtiva, etc. Por exemplo, as distâncias a pontos de centralidade vão variar para cada parcela, conferindo valores diferenciados a cada lote.

[...] O segundo pressuposto diz respeito ao papel do Estado capitalista como instrumento de dominação de classe e de que serve à realização de interesses

particulares. Entende-se, assim, o papel do Estado nem acima, nem à margem da sociedade, mas como parte integrante dela, onde as contradições de classe se evidenciam. O controle do Estado na produção do espaço se dá de várias maneiras, quer diretamente na interferência da produção das infra-estruturas e dos equipamentos urbanos e, especialmente, na elaboração das políticas públicas, onde se destacam os dispositivos de controle da ocupação do espaço urbano.

A regulamentação de uso do solo das áreas urbanas aliadas à infraestrutura disponível em cada área definirão o modo de atuação da indústria da construção e, conseqüentemente, a conformação do espaço urbano. Rovati (1993, p. 229-230) afirma que

A indústria da construção não opera de maneira uniforme em todas as partes da cidade. Ao contrário: alguns lugares são mais intensivamente edificados que outros. Tais lugares, normalmente, inserem-se em condições urbanas mais favoráveis (facilidades de transporte, vias pavimentadas, existência de escolas, creches, centros de abastecimento, etc.), ou numa localização que sinaliza expectativas de crescimento futuro (introdução de novas modalidades de transporte, implantação ou modernização de certos equipamentos, etc.). A ação desta indústria é racional: ela busca valorizar o seu capital tanto quanto o pode fazer qualquer outro ramo empresarial capitalista.

[...] Na medida em que estas condições e expectativas se manifestam de forma diferenciada em certas partes da *segunda natureza* urbana, pode-se dizer figurativamente, que estas áreas são as mais férteis, são aquelas onde se trama a terra mais propícia para a concentração de população e a construção de edifícios.

Conforme já comentado anteriormente, o Estado desempenha um papel preponderante nas transformações urbanas: seja através da *produção de infraestruturas*, tais como construções de vias de acesso, rede de água e esgotos, entre outras; seja através da *regulamentação do uso da terra (solo)*, através dos códigos de obras, planos diretores, entre outras. De ambos os modos, essas ações modificam o valor da localização. A inserção de infraestruturas e equipamentos urbanos tende a aumentar a valorização do solo, enquanto a regulamentação do uso do solo pode aumentar ou diminuir o valor de seu uso. Se a legislação for restritiva quanto ao uso, a valorização tende a diminuir. Exemplo disso seriam as restrições quanto ao aproveitamento do terreno nos códigos de construções, através da inserção de índices de aproveitamento do solo e zoneamento de alturas. Em contrapartida, se a legislação for permissiva, inicialmente isso promoverá um aumento na valorização do solo, haja vista a possibilidade de construções que permitam uma maximização do aproveitamento do solo. Porém, essa valorização poderá chegar a um ponto máximo e a partir de então entrar em decadência, em virtude de um aproveitamento excessivo da infraestrutura, gerando efeitos colaterais nocivos, tais como congestionamentos e saturação do espaço.

2.4 Densidade Urbana

Outro elemento importante a ser tratado neste projeto é a questão da densidade urbana. Isso porque o centro de uma cidade é, habitualmente, a área mais densa da cidade, ao menos ao longo do dia, haja vista ser a localização em que há predominância de atividades comerciais e serviços, porém nem sempre caracterizada também por ser uma área de moradia. Dessa forma, é comum os centros urbanos de grandes cidades apresentarem uma variação grande na densidade entre o dia e a noite, e entre os dias úteis e os não úteis. Além de o centro urbano ser o ponto de convergência dos bairros da própria cidade, ele também exerce uma função polarizadora em relação aos fluxos advindos de outras cidades da metrópole. E esse fluxo caracteriza-se pela migração pendular, gerando concentração em um determinado momento e desconcentração em outro.

A densidade serve como importante indicador de planejamento da cidade, conforme argumentam Acioly e Davidson (1998, p. 16):

A densidade é um dos mais importantes indicadores e parâmetros do desenho urbano a ser utilizado no processo de planejamento e gestão dos assentamentos humanos. Ela representa o número total da população de uma área urbana específica, expressa em habitantes por uma unidade de terra ou solo urbano, ou o total de habitações por uma unidade de terra. Geralmente utiliza-se o hectare como unidade de referência quando se trabalha com áreas urbanas. A densidade serve como um instrumento de apoio à formação e tomada de decisão por parte dos planejadores urbanos, urbanistas, arquitetos e engenheiros no momento de formalizar e decidir sobre a forma e extensão de uma determinada área da cidade. Serve também como um instrumento para avaliarem-se a eficiência e a performance das propostas e/ou projetos de parcelamento do solo. [...]

Densidade torna-se um referencial importante para se avaliar tecnicamente e financeiramente a distribuição e consumo da terra urbana, infra-estrutura e serviços públicos em uma área residencial. Em princípio, especialistas em habitação têm assumido que, quanto maior a densidade, melhor será a utilização e maximização da infra-estrutura e solo urbano.

A suposição é de que altas densidades garantem a maximização dos investimentos públicos, incluindo infra-estrutura, serviços e transporte, e ainda permitem a utilização eficiente da quantidade de terras disponível.

Os autores apontam vantagens e problemas em relação a altas densidades, porém afirmam que as altas densidades são melhores, pois apresentam maior otimização dos investimentos públicos. A seguir, tem-se um quadro com as vantagens e os problemas das altas e baixas densidades elaborado pelos autores anteriormente citados.



Figura 3 – As Vantagens e Desvantagens da Baixa e Alta Densidade (ACIOLY e DAVIDSON, 1998, p. 17).

Sob essa lógica de otimização dos investimentos, aliados à valorização do espaço em relação à localização, os centros urbanos, sobretudo das maiores cidades brasileiras, tiveram um crescimento grande principalmente entre a segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX. Após esse período, o crescimento dos centros urbanos diminuiu, e o processo de descentralização passou a ser mais significativo, gerando núcleos secundários de comércio e serviços em outras áreas das cidades.

2.5 O Crescimento e o Abandono dos Centros Urbanos

Conforme dito anteriormente, e de acordo com Villaça (2012), o centro é o elemento mais importante de uma estrutura urbana. Convém também destacar que o centro e o “não centro” “são criados por um único e mesmo processo” (VILLAÇA, 2012, p. 91). E ambos só

existem em virtude da decorrência da existência do outro, logo não existe o centro sem o não-centro e vice-versa.

Dentre os estudos produzidos sobre o espaço urbano, Corrêa (2005, p. 37) faz a relação entre alguns processos e as respectivas formas espaciais geradas por esses processos. Interessa-nos, neste trabalho, analisar o processo de *centralização* e a respectiva forma espacial gerada, denominada *Área Central*. O processo de centralização, segundo Corrêa (2005, p. 38-39) tem sua intensificação decorrente do período da Revolução Industrial, pois nesse período as ligações da cidade com o mundo exterior ampliaram-se, e nessas ampliações as ferrovias tiveram um papel importante, sendo o transporte ferroviário o mais importante meio de transporte interregional. A localização de terminais ferroviários atraiu para suas proximidades as atividades industriais, comerciais atacadistas, depósitos, escritórios, entre outras atividades, para diminuição de seus custos. A acessibilidade, gerada pela presença do transporte ferroviário e localização dos terminais, por sua vez, atraiu as nascentes lojas de departamentos, e outros comércios varejistas, para um crescente mercado consumidor.

Com esse processo surge a Área Central, subdividida em setores denominados *núcleo central* e *zona periférica do centro* (CORRÊA, 2005, p. 40-45). O núcleo central caracteriza-se por: (a) uso intensivo do solo; (b) ampla escala vertical; (c) limitada escala horizontal; (d) limitado crescimento horizontal; (e) concentração diurna; (f) foco de transportes intraurbanos; e (g) área de decisões. Já a zona periférica do centro caracteriza-se por: (a) uso semi-intensivo do solo; (b) ampla escala horizontal; (c) limitado crescimento horizontal; (d) área residencial de baixo *status* social; e (e) foco de transportes interurbanos.

Pelo que temos por características dos setores, podemos afirmar que a verticalização mais acentuada se dá no núcleo central, pois é a área de uso mais intensivo e maior valorização do solo. Dessa forma, o Centro Histórico de Porto Alegre, área de estudo deste trabalho, corresponde a um recorte espacial semelhante ao que Corrêa classifica como núcleo central.

Conforme colocamos anteriormente, os centros urbanos das principais cidades brasileiras tiveram um declínio de crescimento a partir da segunda metade do século XX. Villaça (2012, p. 132) afirma,

[...] que – desde a década de 1950, em São Paulo e no Rio, e, um pouco mais tarde, também nas demais metrópoles brasileiras – as elites começaram a abandonar o centro principal como local de compras, de serviços e, até mesmo, de residência. Desde o final do século XIX, o centro principal de São Paulo começou a se deslocar na mesma direção de crescimento das elites, e a se inserir naquilo que chamamos de Área de Grande Concentração das Camadas de Alta Renda (AGCCAR), que no caso

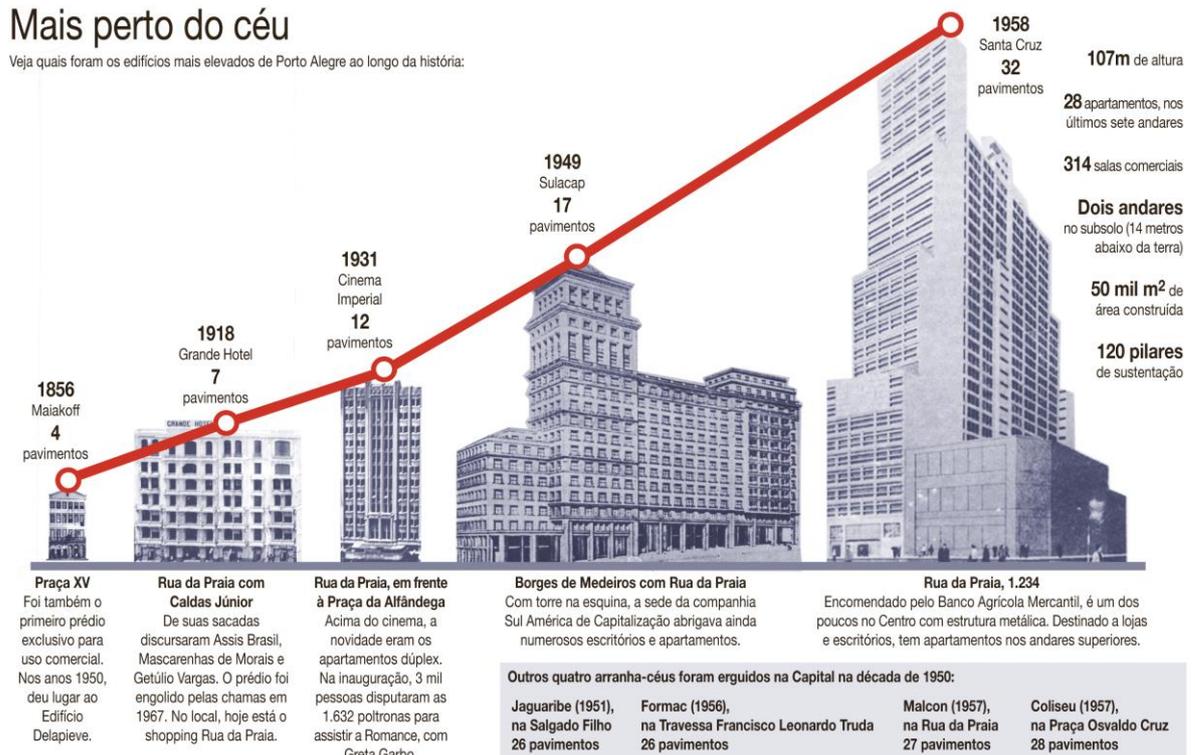
de São Paulo, é o sudoeste. A essa direção de crescimento, estão associados os domínios econômico, ideológico e político dessas camadas. Mais que isso: está associada a enorme desigualdade de poder econômico e poder político, e de capacidade de produção ideológica, que caracteriza nossa sociedade. Essa desigualdade vem conferindo à AGCCAR uma grande força e poder de atração sobre o centro principal de nossas metrópoles.

Em Porto Alegre, semelhante ao ocorrido em São Paulo e no Rio, também teve seu centro abandonado pelas elites a partir da década de 1960, ou pouco depois. As camadas de alta renda deslocaram-se formando dois eixos de amenidades na cidade, em volta do centro peninsular, um em direção a leste e outro em direção ao sul. Esses eixos formaram um semi-arco ao redor do centro, e surgiram novas centralidades. A partir de então, o Centro da cidade passou a não receber maiores investimentos, tendo sua paisagem marcada, gradativamente, por um aspecto de decadência e abandono. No entanto, embora as elites tivessem abandonado o centro, ele jamais deixou de ser o local “ótimo” de acessibilidade da metrópole, e por isso, manteve-se como ponto de maior aglomeração e concentração de pessoas e atividades.

A verticalização no Centro de Porto Alegre teve uma crescente expansão entre as décadas de 1930 a 1960, chegando ao seu auge, ao final de década de 1950. Conforme dados da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, os prédios mais altos da cidade localizam-se no Centro Histórico. Uma reportagem publicada pelo Jornal Zero Hora, em 2006, aponta que os prédios mais altos da cidade foram construídos na década de 1950: (1º) Edifício Santa Cruz, de 32 pavimentos, construído em 1958; (2º) Edifício Coliseu, de 28 pavimentos, construído em 1957; e (3º) Edifício Malcon, de 27 pavimentos, construído em 1957. Outros edifícios altos da cidade, com 26 andares, também datam da década de 1950: Formac, de 1956; Jaguaribe, de 1951, todos localizados no Centro Histórico. A seguir, apresentamos uma figura ilustrativa com alguns edifícios importantes de Porto Alegre, demonstrando o desenvolvimento vertical na cidade, de meados do século XIX até o final da década de 1950, auge do crescimento vertical do Centro Histórico, e também da cidade como um todo.

Mais perto do céu

Veja quais foram os edifícios mais elevados de Porto Alegre ao longo da história:



FONTE: prefeitura de Porto Alegre, professora de Arquitetura da PUCRS Nara Helena Machado e Evolução Histórica de Porto Alegre (Luciano Martins Ávila, Maria Lúcia Ricardo Souto, Maria Lúcia Streck Motta e Náida Lena Menezes)

Figura 4 – Figura ilustrativa do crescimento vertical na cidade de Porto Alegre.

Fonte: Jornal Zero Hora, publicada em 13 de abril de 2006.

Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/aniversario-de-porto-alegre/noticia/2013/03/porto-alegrenas-alturas-4081680.html>>. Acesso em: 14 jun. 2013.

2.6 A Influência do Positivismo e do Urbanismo Modernista no Planejamento Urbano

Ao longo da história do planejamento urbano no Brasil no século XX e, em especial, em Porto Alegre, ao menos quatro doutrinas podem ser apontadas como influências fundamentais para a confecção desses estudos de planejamento. Segundo Nygaard (2005) temos como influentes no planejamento urbano as seguintes doutrinas: (1) o Positivismo Lógico; (2) o Urbanismo Modernista; (3) os Estudos do Padre Lebrez e a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS); e o (4) Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), criado juntamente com o Banco Nacional da Habitação (BNH), em 1964.

Para este trabalho interessam-nos as duas primeiras citadas, já que a influência dos estudos do Padre Lebrete e da SAGMACS, teve uma curta duração (1947 – 1964) ao longo do período estudado; e o SERFHAU, embora bastante influente, teve sua atuação a partir de 1964, período posterior ao abrangido neste trabalho.

O Positivismo Lógico/Cientificismo teve uma significativa influência nos estudos de planejamento urbano desde o princípio do século XX. De acordo com o discutido por Nygaard (2005, p. 64)

Na ideologia cientificista, só o conhecimento *científico* é verdadeiro e real, tendo validade universal independente das condições sociais e das formas culturais, mostrando-se relativamente intolerante com todo outro saber que não seja o da ciência. [...] Postula o conhecimento compartimentado em várias especialidades, merecendo crédito apenas o especialista em cada setor do conhecimento. Promulga a supremacia da Razão e do Intelecto sobre todos os demais aspectos da experiência e das capacidades humanas.

Dessa forma, o Positivismo Lógico propunha universalizar as relações, desconsiderando o meio ao qual determinada situação estava inserida. Além disso, considerava que em cada área do conhecimento, somente o especialista naquela área é que teria a legitimidade para discutir acerca do assunto, e que os “não-especialistas” não teriam vez na discussão e tomada de decisões. Logo, a doutrina positivista é contrária a qualquer lógica de participação popular, uma vez que essa experiência humana no cotidiano não era considerada um conhecimento científico.

No que compete ao planejamento urbano propriamente dito, o Positivismo Lógico trouxe consigo a ideia de que esse estudo deveria ser feito somente por especialistas nessa área, no caso, arquitetos e urbanistas, e que, somente elaborado por estes profissionais é que se asseguraria o êxito do estudo. De forma contrária qualquer estudo não teria valor científico e estaria fadado ao fracasso. A obra que teve maior influência do Positivismo Lógico foi o Plano Geral de Melhoramentos, de 1914, elaborado pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel.

A influência do Positivismo foi muito significativa no conhecimento científico como um todo, porém na área de estudo específica do urbanismo, certamente foi a doutrina do Urbanismo Modernista a de maior influência ao longo de grande parte do século XX, e a mais influente no período de estudo deste trabalho. Inserido no contexto das transformações sociais, econômicas e políticas do século XVIII, foi somente no período pós Primeira Guerra Mundial (1914-1918) que o Urbanismo Modernista passou a ter representatividade efetiva. O

grande difusor dessas ideias foi Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965), chamado Le Corbusier, o qual desenvolveu uma série de estudos a respeito do tema. Nygaard (2005, p. 81) utiliza um conjunto de afirmações às quais o mesmo chama de tese, que exemplificam a ideologia do Urbanismo Modernista:

A nova ordem espacial para a cidade é uma ordem científica e racional que se opõe ao caos e desordem existentes;

O estudo da evolução da cidade, do seu desenvolvimento e a sua programação, é um trabalho científico e deve ser feito por especialistas; [...]

As necessidades humanas não são pouco numerosas e bastante idênticas; [...]

Arquitetos e políticos são diferentes: os primeiros criam e os segundos, após informados, devem executar decisões;

As funções urbanas são classificadas em habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito, e justapostas no espaço; [...]

A cidade deve ser submetida a um rigoroso plano geral que determine a estrutura e a localização de cada uma das zonas destinadas a cada uma das funções urbanas; [...]

No mesmo sentido do já apontado no Positivismo, nesta ideologia também interessa somente o conhecimento científico, através do estudo do especialista, como único conhecimento racional, e que este passaria a organizar a desordem existente ocasionada pela ausência de planejamento. Além disso, o ator social “político” dentro dessa lógica serve somente como o executor daquilo já definido pelo especialista, este, o detentor do conhecimento. Nesse contexto surge a cidade classificada por setores, a qual tinha por objetivo cumprir as quatro funções urbanas apregoadas pelo Urbanismo Modernista: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Nessa lógica passam a surgir as cidades planejadas através de leis de zoneamento, onde uma zona seria industrial, outra comercial, outra residencial e assim por diante; com quadras e vias devidamente dimensionadas de forma a dar a desejada fluidez ao tráfego; e com uma série de parques e jardins intercaladas às zonas comercial e residencial, de modo a fazer cumprir as quatro funções urbanas.

Para finalizar a breve discussão a respeito deste tema, destacamos que as doutrinas convergem no mesmo sentido, e que ambas levam o planejamento no caminho da especialização técnica, sem, em contrapartida, abrir discussão à população que vivencia cotidianamente os problemas da cidade. Isso acarreta, invariavelmente, planos urbanos distantes da realidade local e que acabam privilegiando determinados grupos sociais em detrimento da população majoritária.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Nesta etapa serão apresentados os procedimentos metodológicos adotados para se alcançar o objetivo geral, e os objetivos específicos, propostos no trabalho.

3.1 Levantamento de Dados

Nesta etapa do trabalho foi realizada a revisão bibliográfica sobre os temas e conceitos relacionados à temática, destacando-se: espaço urbano, densidade urbana, evolução urbana de Porto Alegre e suas transformações políticas e econômicas, valorização das localizações e formação, desenvolvimento dos centros urbanos principais e estudos de planejamento urbano.

Além disso, foi feito o levantamento, junto aos órgãos competentes da Prefeitura Municipal de Porto Alegre², para identificar as edificações mais representativas construídas no Centro Histórico, ao longo das décadas de 1930 a 1960. Por edificações mais representativas, para esse trabalho, entendem-se os prédios de maior número de pavimentos.

Também empreendeu-se um estudo da legislação pertinente (regulamentações urbanísticas, planos diretores e afins) vigente ao longo do período analisado para identificar como ela norteou o desenvolvimento vertical do Centro Histórico da cidade.

3.2 Etapa de Campo

Para essa etapa do trabalho, houve quatro saídas a campo, no Centro Histórico de Porto Alegre, para localizar as principais edificações apontadas na etapa de levantamento de dados. Esta etapa consistiu em identificar as edificações com maior número de pavimentos para, posteriormente, coletar dados no Arquivo Público Municipal acerca dos trâmites

² Dentre os órgãos pesquisados: Arquivo Público Municipal, Procuradoria Geral do Município, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMURB) e Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV).

processuais que ocorreram na Prefeitura desde suas aprovações de projetos, até sua entrega para uso, analisando-se os anos de projeto, de construção, e de entrega, bem como características de uso que se pretendia com tais edificações. Além da localização, procurou-se também observar os impactos na paisagem e na mobilidade urbana, ocasionados pela construção desses prédios e, conseqüentemente, a densificação das áreas nas quais estão inseridos.

3.3 Etapa de Sistematização dos Dados

Na etapa de sistematização dos dados, foram feitas as comparações entre o levantamento de dados, os estudos bibliográficos, a legislação pertinente e o que foi visto e analisado em campo, através das saídas de campo e das informações coletadas junto ao Arquivo Público Municipal. Com esse cruzamento de informações, foi possível identificar como os agentes sociais agiram e modelaram o desenvolvimento do Centro Histórico de Porto Alegre, e como o modelo de desenvolvimento verticalizado impactou na paisagem e na organização do espaço urbano.

Os dados de levantamento das edificações foram divididos em três grupos: (1) de 1930 a 1939; (2) de 1940 a 1949; e (3) de 1950 a 1959. Os dados foram organizados em forma de quadros com as informações mais relevantes para o trabalho como: ano de construção, número de pavimentos, localização e tipo de uso da edificação.

Por fim, nesta etapa foi feita a redação final do trabalho, conforme as regras estabelecidas para monografias em nível de Graduação em Geografia.

Este Porto Alegre vai de progresso espantoso.

Merece sem dúvida a *alcunha* de verdadeiro centro de luz e progresso!!

Parece-me que não tardará muito que os índios que habitam as matas do Nonoay venham aqui domiciliar-se. Não será de admirar porque tudo é possível.

(Jornal *Actualidade*, julho de 1867).

4. DOS CAMPOS DE VIAMÃO À “CIDADE VERTICAL”

O processo de verticalização na cidade de Porto Alegre ocorreu primeiramente, e com maior intensidade, na área da península³ que hoje compreende o Centro Histórico. Esse processo teve seu início por volta da década de 1930, impulsionado pela tendência que se iniciara em meados do século XIX nos Estados Unidos e se espalhara por diversas cidades do mundo, e também pelos incentivos que a legislação da época propiciava para as construções em altura. No entanto, para que possamos discutir esse processo, é necessário antes discutirmos as transformações urbanas de modernização e remodelação da cidade que aconteceram nas primeiras décadas do século XX. Essas transformações, ocorridas nos governos do Intendente José Montauray de Aguiar Leitão (1897-1924), do Intendente Octavio Francisco da Rocha (1924-1928), do Intendente⁴ e Prefeito⁵ Alberto Bins (1928-1937) e, principalmente do Prefeito José Loureiro da Silva (1937-1943), permitiram que o processo de verticalização surgisse e se consolidasse em Porto Alegre, chegando ao seu auge no Centro ao final de década de 1950.

Ao longo dos mais de dois séculos de ocupação, Porto Alegre passou por distintos momentos de crescimento e evolução urbana em sua história. Souza e Müller (2007) dividem a evolução de Porto Alegre e região do entorno em cinco períodos, sendo eles:

- (1) *Ocupação do Território e Formação do Núcleo (1680 a 1772)*, período em que começaram a surgir povoados a partir do caminho para a Colônia de Sacramento e que marca a chegada dos açorianos em meados do século XVIII;
- (2) *Trigo na Região (1772 a 1820)*, período que se caracteriza pela produção de trigo, pelos açorianos, na região do Jacuí;
- (3) *Imigração Alemã e Italiana (1820 a 1890)*, marcado pela quebra na produção de trigo, chegada de imigrantes, desenvolvimento portuário e aumento de um mercado consumidor;

³ Não discutiremos o conceito de península ou área peninsular nesse trabalho. A nomenclatura é usada apenas para nos referirmos ao polígono que compreende os limites geográficos do Centro da cidade. Alguns autores utilizam outras nomenclaturas para a área em questão. Hausman (1963), por exemplo, utiliza o termo *city* para referir-se a mesma área.

⁴ O cargo de Intendente foi extinto na Revolução de 1930.

⁵ Alberto Bins foi nomeado Prefeito em dezembro de 1930, tornando-se o primeiro Prefeito de Porto Alegre.

(4) *Industrialização (1890 a 1945)*, período que surgem as primeiras indústrias para suprir as necessidades do mercado consumidor formado na fase anterior, e readequação da cidade às novas funções; e

(5) *Metropolização (1945 aos dias atuais)*⁶, período marcado pelo aumento populacional provocado pelo êxodo rural e, também, pelo deslocamento das indústrias para a periferia de Porto Alegre e cidades da região metropolitana, fortalecendo-as.

Por sua vez, Hausman (1963) classifica a ocupação, crescimento e estruturação da cidade em quatro fases, sendo elas:

(1) *Os Primórdios (1730 – 1822)*, fase que marca a primeira ocupação humana da cidade, ligada à primeira atividade econômica da então Província de São Pedro, a pecuária;

(2) *Os Arraiais (1822 – 1890)*, criação de pequenos núcleos populacionais separados entre si e ligados por caminhos ao centro;

(3) *Conurbação (1890 – 1930)*, marca o preenchimento das áreas vazias entre os arraiais formados na fase anterior e o centro da cidade; e

(4) *Crescimento Bi-Dimensional (1930 – 1960)*, fase marcada pelas mudanças nas feições urbanas e funcionais, aberturas de ruas e construções de edifícios de maior porte.

Podemos observar que ambos os autores classificam os períodos de evolução de maneira semelhante, e que essas classificações apresentam um limite de fase em 1890, período que efetivamente marca o início da transformação das funções urbanas que acarretará um processo de modernização da cidade. Anteriormente ao período de 1890, poucos acontecimentos tiveram influência no processo de verticalização⁷, sendo assim, esse período será apenas comentado brevemente neste trabalho. O período a partir de 1930 marca a transição da expansão horizontal para a expansão vertical no centro da cidade, trazendo à mesma, um aspecto de modernidade.

Para este trabalho, faremos a classificação dos períodos históricos de evolução de Porto Alegre da seguinte maneira:

(1) *Ocupação da Península e Formação dos Núcleos Descentralizados (1730 – 1890)*;

(2) *O Processo de Transformação e Modernização da Cidade (1890 – 1945)*;

⁶ As autoras se referem até o ano de 1994, período em que foi finalizado o trabalho.

⁷ Uma das exceções feita é à construção do Edifício Malakoff, de 4 pavimentos, finalizada em 1867, que correspondia a um verdadeiro “arranha-céu” para a época.

(a) Governo do Intendente José Montauray e os Primeiros Ensaio de Modernização (1897 – 1924);

(b) Governo do Intendente Otávio Rocha e o Processo de Higienização da Cidade (1924 – 1928);

(c) Governo do Intendente e Prefeito Alberto Bins e a Continuidade das Transformações Urbanas (1928 – 1937);

(d) Governo do Prefeito José Loureiro da Silva e a Mudança na Fisionomia da Cidade (1937 – 1943);

(3) *A Consolidação da “Cidade Moderna” e a Intensificação do Processo de Verticalização (1945 – 1960).*

Segundo Hausman (1963, p. 8), o desenvolvimento urbano de Porto Alegre “[...] ficou condicionado por dois fatores importantes: o ambiente geográfico, que lhe deu o sentido espacial de expansão, e o outro, à sua evolução econômica, comercial e industrial.” No mesmo trabalho, o autor aponta que

As condições geográficas orientaram o crescimento de Pôrto Alegre [sic], quanto à direção da expansão urbana e conseqüentemente a forma da cidade. O seu ponto de irradiação partindo de um espigão, contornado por uma extensa planície, limitada em três lados pelo Guaíba, lhe impunha uma orientação, no início, quase unidirecional rumo a este [sic] (HAUSMAN, 1963, p. 8).

Embora esse seja um argumento que se apresente como um determinismo geográfico, inegavelmente as condições naturais da área foram preponderantes para o sentido da ocupação, tendo em vista a técnica que se dispunha na época. No entanto, já a partir de meados do século XIX, esse sentido (leste) tornou-se concorrente ao sentido inverso de ocupação (oeste), haja vista as terras que passaram a ser conquistadas as expensas do Guaíba, por conta de aterros. A ocupação prioritariamente ocorria nas áreas de planície, sempre contornando as áreas mais elevadas, de difícil acesso, por conta do transporte de tração animal que se dispunha. Posteriormente, com o advento do transporte elétrico, os pontos mais elevados pouco a pouco começaram também a ser ocupados, diminuindo e/ou eliminando os vazios urbanos.

4.1 Ocupação da Península e Formação dos Núcleos Descentralizados (1730 – 1890)

O processo de ocupação e colonização do território onde hoje se localiza a cidade de Porto Alegre teve seu impulso a partir do ano de 1680, quando a Coroa portuguesa fixou o seu posto mais avançado junto ao Rio da Prata com a fundação da Colônia de Sacramento. Nesse período, os territórios mais meridionais da colônia, ocupados pelos portugueses, situavam-se em Santa Catarina com os núcleos de São Francisco do Sul e Desterro (atual Florianópolis). Isso mostra o quão isolado estava a Colônia de Sacramento em relação aos demais territórios ocupados pelos portugueses e o quão necessário era começar a avançar o povoamento para o território do Rio Grande do Sul. (SOUZA e MÜLLER, 2007).

No início do século XVIII iniciou-se a exploração dos rebanhos como primeira atividade econômica na região, e em 1725 foi fundada Viamão. Neste período os chamados Campos de Viamão estavam sendo ocupados por fazendas de criação de gado que se estendiam pela paisagem onde dominava a vegetação de campos, estendendo-se até o sítio onde hoje se situa Porto Alegre. Com a expansão da atividade econômica, em 1740, ocorre a implantação do Porto de Viamão na foz do Arroio Dilúvio (Riacho) na face sul do espigão. (HAUSMAN, 1963).

A partir de 1752, a população do núcleo sofre um aumento substancial com a chegada dos casais açorianos. Essa população passa a ocupar “tôda [sic] planície que bordeja o espigão pelo lado Sul [...]” (HAUSMAN, 1963, p. 9). A chegada dos açorianos sob o viés econômico foi importante para a região, pois foi introduzida a cultura do trigo paralelamente à criação de gado, gerando condições do desenvolvimento portuário e urbano. A localização do primeiro porto nas proximidades do Riacho (Dilúvio) explica-se devido ao fato de este ter sido o primeiro caminho de ligação entre Viamão e o Guaíba. Como na época as embarcações eram pequenas, não havia problemas para ancorá-las ao porto, porém com a utilização de barcos maiores o local tornou-se inviável devido à instabilidade das águas naquele ponto. Segundo Hausman (1963, p. 9)

Observando a direção dos ventos predominantes e dos de maior intensidade, verificamos que a baía voltada para Sul, oferece a sua fachada aberta a êles [sic], o que torna as águas seguidamente muito agitadas, dificultando o ancoradouro. As condições de enseada, facilitam a perda de velocidade das águas e favorecem a sedimentação, formando um alto fundo bastante extenso o que aumenta o percurso entre o local de máxima aproximação dos barcos e a linha de praia.

Em 1773, o núcleo passou a ser a capital da província antes mesmo de se tornar Vila, o que aconteceria somente em 1810. Entre as décadas de 1770 e 1780, inicia-se a expansão da ocupação sobre a face norte do espigão. Provavelmente nesse período tenha ocorrido a mudança de localização do porto para a atual. A partir de então, a face norte passou a apresentar maior crescimento e adensamento populacional, além de tornar-se mais dinâmica economicamente.

A instabilidade política da época fez com que fosse construída uma linha de fortificações em 1778, a qual limitou a expansão da cidade rumo a oeste, ficando a mesma restrita à chamada península, área semelhante aos limites atuais do Centro Histórico⁸. Fora desses limites estendia-se a zona rural. Essas fortificações foram derrubadas somente no ano de 1845, com o término da Revolução Farroupilha.

A partir de 1822, com a Independência, uma nova fase inicia-se no Brasil. Ocorrem transformações na estrutura econômica do país com a decadência do ciclo açucareiro do Nordeste e a ascensão do ciclo do café em São Paulo. Na escala regional, o período é marcado pela chegada dos primeiros imigrantes alemães para ocupar as áreas da encosta do planalto ainda desocupadas e que eram consideradas entraves na ligação com o centro do país. O período também é marcado por uma estagnação no crescimento populacional durante a Revolução Farroupilha (1835-1845), tendo um incremento substancial a partir da segunda metade do século XIX. No último quarto de século ocorre a chegada dos primeiros imigrantes italianos que vieram ocupar as áreas de divisores de águas e áreas mais íngremes do planalto, que não foram ocupadas pelos imigrantes alemães.

No ano de 1822, Porto Alegre foi elevada à categoria de cidade. Podemos apontar três importantes acontecimentos para a cidade entre os anos de 1822 e 1890: (a) a derrubada das fortificações em 1845, permitindo a extensão da cidade rumo a oeste; (b) o primeiro aterro em 1855, gerando um avanço da cidade sobre o Guaíba e; (c) o aumento do comércio e o crescimento de um mercado consumidor que possibilitará a industrialização na fase subsequente.

A derrubada das fortificações, em 1845, não impactou significativamente no crescimento da cidade rumo a leste nos primeiros anos, haja vista que dez anos depois ocorreu o primeiro aterro fazendo com que a cidade se expandisse rumo a oeste, no sentido de não alongar as distâncias, principalmente, em relação à zona comercial. Com o aterro de 1855 foi

⁸ Importante salientar que neste período ainda não havia ocorrido o crescimento da área da cidade sobre o Guaíba através de aterros.

construída a cadeia civil e aberta a Rua 7 de Setembro no mesmo ano. Em 1860 é construída a Praça da Harmonia e, em 1864, o Mercado Público, ainda com um pavimento apenas. Entre os anos de 1856 e 1867 foi construído o Edifício Malakoff, de quatro pavimentos, indicando a primeira tendência de crescimento em altura na cidade, já que os casarões que havia na época, na cidade, eram de, no máximo, três pavimentos. Durante meio século o Malakoff foi a edificação mais alta de Porto Alegre.



Figura 5 – Praça do Paraíso em 1878. Ao fundo, Edifício Malakoff.

Fonte: Schmitt (2006, p. 30).

Inegavelmente a chegada dos imigrantes alemães e italianos teve uma influência importante no crescimento e desenvolvimento econômico da região. A partir da incorporação de uma agricultura diversificada nas colônias, suas produções permitiram a ampliação da base econômica do Rio Grande do Sul. O escoamento dos produtos agrícolas pelo porto de Porto Alegre trouxe um dinamismo à cidade, principalmente ao seu centro. Além disso, muitos estabelecimentos comerciais foram criados na cidade, sobretudo pelos imigrantes.

Ao longo da segunda metade do século XIX surgiram os núcleos populacionais descentralizados, denominados arraiais, ligados por caminhos ao centro, e sem ligações entre si. Esses núcleos deram origem a alguns dos atuais bairros da cidade, e os caminhos tornaram-se importantes vias radiais que ligam os bairros ao centro. Segundo Hausman (1963, p. 13)

Pôrto Alegre [sic] apresentava no fim da década de 1880 – 90, um centro ocupando o espigão da Rua Formosa (Duque de Caxias), do qual partiam linhas de comunicação a pequenos núcleos populacionais, os arraiais, que se estendiam na

periferia num raio de 5 km, formando centros satélites da <<city>>, em função da qual giravam os seus interesses [sic], separados dela, por áreas quase completamente despovoadas.

A cidade contava então com 52.200 habitantes (1890) [...]

No mesmo sentido, Souza e Müller (2007, p. 64) apontam que “a cidade apresentava uma ocupação intensiva em toda a área da península central, se rarefazendo à medida que se afastava do centro em direção aos caminhos.”

Desta forma, podemos resumir a evolução urbana de Porto Alegre durante o período de 1730 a 1890 da seguinte forma: (1) ocupação da face sul do espigão a partir da construção do porto de Viamão (1740) na foz do Riacho (Dilúvio); (2) transferência da localização do porto e ocupação da face norte do espigão (1770 – 1780); (3) crescimento da cidade em direção ao leste a partir da derrubada das fortificações (1845) e, em direção ao oeste, a partir do aterro (1855); (4) surgimento dos núcleos descentralizados (arraiais), gerando descontinuidades de ocupação, ligados ao centro por caminhos. Nesse quadro, Porto Alegre adentra o segundo período de nossa classificação com o processo de transformação e modernização urbana.

4.2 O Processo de Transformação e Modernização da Cidade (1890 – 1945)

A cidade de Porto Alegre, a partir de 1890, passa a apresentar um acréscimo em suas funções com o início do processo de industrialização, a qual, por conseguinte, acarretou um expressivo aumento populacional⁹. Conforme apontam Souza e Müller (2007, p. 76) “ao surto industrial, associou-se um significativo incremento populacional na cidade de Porto Alegre, confirmando os pressupostos da lei geral do crescimento urbano, de que aos acréscimos de função correspondem acréscimos de população.” Desta forma, a cidade começa a sofrer transformações em sua estrutura urbana alterando-se gradativamente de um modelo de cidade tradicional a uma cidade moderna.

⁹ De 1890 a 1940 Porto Alegre passou de 52.200 para 275.600 habitantes. (SOUZA e MÜLLER, 2007).

O período de 1890 a 1945 compreende importantes acontecimentos na escala nacional e mundial. Em âmbito nacional, o período abrange praticamente toda a República Velha (1889 – 1930), passando pela Revolução de 1930, até o final do Estado Novo em 1945, e coincide também com o período da industrialização brasileira. Já na escala mundial certamente os dois eventos mais significativos ocorridos no período são as duas Guerras Mundiais (1914 – 1918 e 1939 – 1945). Essas duas guerras, aliadas ao aumento do mercado consumidor que surgira no século XIX, foram fundamentais para o surgimento e consolidação da industrialização em Porto Alegre. Neste sentido, Souza e Müller (2007, p. 75) argumentam

O desenvolvimento industrial em Porto Alegre não se deveu, entretanto, somente à existência de um mercado consumidor relativamente amplo. Veio juntar-se a ele o estrangulamento da importação de produtos manufaturados durante as duas guerras mundiais, que forçaram a aceitação inicial do produto nacional e proporcionaram-lhe, assim, tempo para se firmar no conceito da população e, *ipso facto*, no mercado.

O fim do Império no Brasil, em 1889, introduz uma época de acentuada autonomia das províncias. Nesse período, o Rio Grande do Sul passa por transformações importantes pela diversificação de sua base econômica, sobretudo pela industrialização que se iniciara. O estabelecimento da malha ferroviária estadual convergindo em Porto Alegre produz uma concentração de atividades produtivas e comerciais na capital gaúcha. A soma da afirmação econômica da cidade com sua nova condição de centro político de um estado com grande autonomia criou o contexto favorável para o surgimento de significativas obras que mudariam a fisionomia da cidade. Nesta conjuntura, o período é dividido em quatro governos de relevante importância, os quais apresentaremos a seguir.

4.2.1 Governo do Intendente José Montauray e os Primeiros Ensaios de Modernização (1897 – 1924)

Porto Alegre, no início da década de 1890 contava com uma população pouco superior a 50.000 habitantes, uma indústria que aos poucos se instalara na cidade, e um porto ainda precário que servia para escoar os produtos da colônia alemã e italiana, além dos produtos da pecuária já tradicional da região. A função portuária foi reforçada a partir de 1874, com a construção da estrada de ferro ligando a capital às cidades de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara. A cidade contava também com a infraestrutura urbana que vinha sendo instalada a

partir da década de 60 do século XIX, tais como rede de água, em 1861, linha de bondes de tração animal, em 1864, iluminação a gás, em 1874, e serviço telefônico, em 1884 (ALMEIDA, 1999).

O crescimento econômico da cidade, que ganhara impulso a partir de 1860, ocasionado pela ampliação da função comercial, permitiu que parte do excedente de capital fosse investido no mercado de terras com a constituição de companhias de loteamento. Segundo Strohaecker (2005, s.p.) “[...] pode-se afirmar que, a partir da última década do século XIX, a figura isolada do proprietário fundiário começa a desaparecer do cenário da capital cedendo lugar às companhias de loteamento, criadas especificamente para atuar no mercado de terras.”

Neste período, a gestão municipal era parte integrante do poder do Estado, ou seja, a Constituição Estadual de 1891 garantia a supremacia da instância estadual sobre os municípios, sem que esses, em contrapartida, tivessem suficiente autonomia para tomada própria de decisões. Logo, a administração municipal estaria, invariavelmente, em acordo com as decisões do Estado. Almeida (1999, p. 104) afirma que

A ideologia positivista ditava as regras impondo um governo forte, a defesa do bem público e a imposição da ordem urbana facilitando o controle social em benefício da acumulação capitalista. [...] Nesta ótica cabia a melhoria das condições de higiene e salubridade, o embelezamento das praças e a abertura de novas vias, como também o ordenamento do espaço privado, traduzido no controle da ocupação dos lotes [...]

O primeiro dispositivo urbanístico da era republicana que regulamentava as construções em Porto Alegre é o Acto nº 22 de 13 de março de 1893, lei nº 2, que Institui o Código de Posturas Municipaes sobre Construções, assinado na administração do Intendente Alfredo Augusto de Azevedo, antecessor de José Montaury. Esse código tinha por objetivo ordenar o espaço privado e a morfologia urbana, considerados como graves problemas para a administração da época. Nesse período, as classes operárias ocupavam espaços centrais na cidade, principalmente os antigos casarões, abandonados pela elite, que iam sendo transformados em cortiços, enquanto as classes de maior rendimento ocupavam as áreas mais altas do topo do espigão (atual Rua Duque de Caxias). Esses cortiços apresentavam péssimas condições de higiene e salubridade e eram considerados focos de doenças. O saneamento do espaço público, a melhoria das condições da infraestrutura, a eliminação dos becos, cortiços e ruas estreitas e mal iluminadas faziam parte do discurso oficial que se refletia nos objetivos do Código de construções.

Predominava na cidade edificações de um pavimento, existindo algumas poucas construções com dois ou três pavimentos e, somente o Malakoff, com quatro pavimentos. O Código impunha altura máxima das fachadas de uma vez e meia a largura da rua, porém não impunha altura mínima para as edificações. Dessa forma, embora a tendência fosse de alargamento das ruas e, conseqüentemente, aumento dos limites máximos das alturas dos prédios, não se pode apontar esse dispositivo como um impulsor para o processo de verticalização, já que o mesmo não apresentava limites mínimos para as construções.



Figura 6 – Rua Voluntários da Pátria em 1892.

Fonte: Schmitt (2006, p. 20).

A partir do quadro exposto, tem início a administração de José Montauray (1897 – 1924) à frente da Intendência Municipal. Nesta administração ocorreram dois fatos inteiramente novos que deram início, ainda que incipiente, ao encaminhamento de Porto Alegre na direção da modernidade: o primeiro fato de grande relevância foi a construção do porto pelo governo do Estado (1914 – 1922), retificando os aterros, construindo armazéns e docas, conferindo ao local um aspecto de maior salubridade; o segundo foi a elaboração de um plano urbano geral, realizado pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, em 1914, chamado Plano Geral de Melhoramentos. Este plano “[...] lançou projetos de reforma do Centro da cidade, os quais foram sendo postos em prática na administração da época e nas posteriores. Consistia, entre outros projetos, no alargamento de ruas do Centro e na sua ligação com a periferia.” (SOUZA e MÜLLER, 2007, p. 81).

Com relação à ocupação do sítio da cidade, os vazios urbanos ainda eram constantes nesse período. De acordo com Hausman (1963, p. 14)

Os bairros mantem [sic] ainda o aspecto de ilhas isoladas entre elevações circundantes nessa primeira década do século XX. Desenvolvendo vida própria, o traço de união normal entre eles [sic], somente era possível através do centro, de onde irradiavam os caminhos de ligação, ocasionando uma concentração viária na *city* complicando os problemas de trânsito.



Figura 7 – Rua dos Andradas no Início do Século XX.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autor: Virgílio Calegari.

Somente a partir da segunda década do século XX é que Porto Alegre começa a esboçar um desenvolvimento realmente significativo. Hausman (1963, p. 14) aponta que

Vários fatores [sic] influíram [sic] para que a década de 1910 – 1920 apresentasse um desenvolvimento muito grande. Em primeiro lugar temos a eclosão da 1.ª Guerra Mundial em 1914, fato êsse [sic] que favoreceu o primeiro surto industrial de importância no país, e o segundo, a construção do cais do Pôrto [sic] em 1918.

Neste novo contexto, Hausman (1963, p. 15) comenta a respeito do papel desempenhado pelo centro da cidade em relação aos bairros:

Os moradores dos bairros, no entanto, já bastante populosos e possuindo maiores recursos de transporte, procuravam o centro, a fim de realizar as suas compras e de locais onde pudessem exercer suas atividades produtivas. Desse fato decorreu um

aumento da circulação em direção ao centro, ocasionando já nessa época, sérios problemas de tráfego.

Este crescimento econômico e populacional acarreta um surto de construções na cidade, sobretudo em seu centro. Machado (1998, p. 47) comenta que

“A partir do início dos anos 10 de nosso século, é com maior freqüência que a imprensa veicula constatações entusiásticas relativas às transformações espaciais vivenciadas pela cidade. Por exemplo,

[...] incontestavelmente Porto Alegre melhora a passos largos; por toda a parte os prédios se renovam e reconstruções modernas substituem os antigos pardieiros. (PERES, Petrônio. “Melhoramentos da cidade”. *O Diário*. Porto Alegre, 12.08.1911. p. 3.)

Podemos apontar que o decênio de 1910 – 1920 e, em especial o quadriênio de 1910 – 1914, foram importantes como princípio das transformações da paisagem urbana. Machado (1998, p. 48) ao constatar a euforia dos jornais da época a respeito das construções na cidade explica:

Apreensão eufórica, sem dúvida, mas certamente calcada no surto imobiliário promovido pela burguesia financeira e comercial atacadista da capital e verificado sobretudo no chamado *quadriênio glorioso* (1910-1914), quando estariam sendo edificadas em Porto Alegre “quinhentos e vinte prédios”, alguns de grande significado para a cidade. Efetivamente, consultando o número de processos protocolizados no Arquivo Municipal para todo o tipo de solicitação de autorização de construções (edificações, ampliações, reformas, etc.), pode-se verificar um aumento quantitativo com a avizinhação do segundo decênio do século:

Tabela 1 – Número de Processos Protocolizados para Autorização de Construções (edificações novas, ampliações, reformas, etc.) de 1900 a 1923:

Ano	Nº de Processos	Ano	Nº de Processos	Ano	Nº de Processos
1900	144	1908	221	1916	289
1901	151	1909	239	1917	241
1902	152	1910	321	1918	149
1903	175	1911	354	1919	229
1904	198	1912	431	1920	332
1905	166	1913	588	1921	374
1906	178	1914	444	1922	646
1907	196	1915	246	1923	572

Fonte: Processos microfilmados do Arquivo Municipal de Porto Alegre (dados compilados por Günter Weimer) (citado por MACHADO, 1998, p. 48).

De acordo com os dados da Tabela 1, pode-se observar que, durante os anos de 1910 a 1914, ocorreu um aumento relevante no número de processos relativos à construção,

ampliação e/ou reformas, comparados aos anos anteriores, tendo uma diminuição a partir de 1915, provavelmente em função da 1ª Guerra Mundial, e voltando a crescer com maior intensidade a partir de 1922.

Neste contexto de ebulição do mercado imobiliário, foi aprovado o novo código para as construções através do Acto nº 96 de 11 de junho de 1913, que Institui o Regulamento Geral de Construções. Este novo regulamento, apresentava, na parte das justificativas acerca da sua existência, a necessidade de disciplinar o uso do solo urbano em virtude do aumento incontestável da quantidade de edificações na zona urbana da Capital:

Artigo 1º - Nenhuma construção, reconstrução, accrescimo ou modificação de obras se fará na zona urbana ou sub-urbana de Porto Alegre, sem prévia licença da Intendencia, observando-se as disposições deste Regulamento. (Acto nº 96, de 11 de junho de 1913.)

Esta nova regulamentação das construções na capital gaúcha, bem como a regulamentação anterior, datada de 1893, tinham a preocupação de reordenar o espaço urbano através do disciplinamento das edificações e da separação entre o espaço público e o privado. Além disso, a nova normativa evidenciava uma preocupação com a localização de moradia das camadas de baixa renda, no sentido de afastá-las das áreas centrais. Para tal, criou dispositivos para inviabilizar a continuidade dessas camadas populares de permanecerem nas áreas centrais. Podemos observar alguns destes dispositivos nos seguintes artigos do Acto nº 96, de 11 de junho de 1913:

Artigo 29 – As edificações de madeira só serão toleradas fóra da zona servida pela rede de exgottos [...]

Artigo 30 – Os barracões toscos não serão tolerados, seja qual for o pretexto de que se lance mão para obtenção da licença, senão nos logares em que ainda não houver habitações.

Artigo 44 – Serão condemnadas a concertos e reparos geraes as construcções ou parte de construcções de qualquer natureza que, pela falta de necessária conservação:

(a) se achem em estado de insalubridade sanavel a juizo da Repartição de Hygiene competente;

(b) possam ser affectadas, em época relativamente próxima, em suas condições de estabilidade ou apresentem para os logradouros publicos aspecto pouco decoroso.

[...] § 2º O proprietario do predio damnificado será intimado a fazer concertos dentro de um prazo razoavel; e não cumprindo a intimação incorrerá na multa [...]

Ao discutir a respeito desse código, Almeida (1999, p. 107) expõe que

[...] esta preocupação com a imagem da cidade reflete-se melhor no ordenamento pretendido para área central. [...] Na rua Dos Andradas, localização dos principais estabelecimentos comerciais, dos cafés, dos encontros de negócios ou do lazer,

estava proibida a construção de casas térreas. Estavam vedadas, também, as casas de madeira ou os grupos de pequenas habitações [...]"

A partir do exposto nestes artigos e também do que comenta Almeida (1999), podemos observar claramente a preocupação da administração municipal com a estética e a salubridade das construções, sobretudo nas áreas dotadas de maior infraestrutura. Como as edificações mal conservadas, em geral, eram casas de aluguel de cômodos, cortiços e afins, procuradas pelas famílias de baixa renda, seus reparos certamente não “caberiam no bolso” dessas famílias que, invariavelmente, teriam de buscar lugares menos valorizados para moradia. Com isso, apenas aqueles que pudessem pagar o seu preço, é que poderiam usufruir dessa localização privilegiada. Neste contexto é que o centro de Porto Alegre vai pouco a pouco se elitizando.

Em relação às alturas das edificações, esse regulamento mantém as regras estabelecidas pelo Código de 1893. Ou seja, a limitação máxima das edificações continuava sendo a de uma vez e meia a largura da rua. São regulamentadas também as alturas dos pés direito para o primeiro e demais pavimentos: O pé direito mínimo no primeiro pavimento foi fixado em 4,00 m (quatro metros); no segundo andar em 3,00 m e de 3,60 m nos demais. (Artigo 15 § 25). A altura mínima do pé direito, juntamente com a altura máxima da edificação (esta relacionada à largura da rua), definia o número máximo de pavimentos a serem construídos e, por conseguinte, o nível de densidade populacional que a edificação acarretaria no local. Podemos considerar que este regulamento não foi um elemento impulsor do processo de verticalização propriamente dito, uma vez que o mesmo impôs limites máximos sem, em contrapartida, impor limites mínimos, exceção feita à proibição da construção de casas térreas na Rua dos Andradas.

É a partir de 1910 que começam a surgir os edifícios com maior número de pavimentos, ultrapassando a marca atingida, ainda no século XIX, pelo Malakoff. Nesta fase, após 1910, surgiram dois elementos que foram fundamentais para possibilitar o aumento do número de pavimentos: a estrutura de concreto armado e o elevador; os quais comentaremos adiante neste trabalho. Desta forma, a técnica começara a permitir, gradualmente, o crescimento em altura das edificações. Em 1918, com a construção do Grande Hotel, localizado na Rua dos Andradas (onde hoje se situa o equipamento comercial Rua da Praia Shopping), de sete pavimentos, Porto Alegre passa a ter seu novo “arranha-céu”. Agora o cume vertical não era mais quatro e sim sete pavimentos. Durante o início da década de 1920 outros edifícios de seis ou sete pavimentos foram erguidos no Centro de Porto Alegre.

Para finalizarmos a discussão acerca do período em que José Montaury esteve à frente da Intendência Municipal, comentaremos um pouco a respeito do Plano Geral de Melhoramentos de 1914, elaborado pelo Engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel. Na cidade, segundo Paiva (1951, *citado* por Nygaard, 2005, p. 127) “[...] a população estava próxima de 135.000 pessoas. Era uma fase de forte crescimento demográfico (quase 5% a.a.) e urbano, mas apresentava condições viárias e sanitárias extremamente precárias.” Este foi o primeiro projeto de planejamento urbano de caráter abrangente de Porto Alegre, e mesmo não compreendendo todo o espaço urbano da cidade, ainda assim é apontado como um marco na sua história urbanística e referência para planos elaborados posteriormente. Algumas das obras propostas nesse projeto são: abertura da Avenida Farrapos; Av. Júlio de Castilhos; Av. Otávio Rocha; Av. Borges de Medeiros (tratada no plano somente como General Paranhos); canalização do riacho e seu prosseguimento até o Guaíba, sem chegar ao centro; proposta de avenida Perimetral para contornar a cidade. As citações abaixo mostram a visão que Maciel tinha sobre as transformações que a cidade necessitava:

Somos partidários das avenidas com o mínimo de 22 metros de largura, arborizadas lateralmente; ou quando de mais largura arborizadas ao centro e aos lados, ou alternadamente ao centro e a um dos lados, estabelecendo-se de quando em quando ‘rond-points’, e procurando destas e doutras formas o pitoresco, acentuando-o pelos alinhamentos curvos ou poligonais, e só deixando a linha reta para certos casos quando tal seja permitido sem inconvenientes, e sobretudo para as grandes artérias de trânsito (MACIEL, 1914, *citado por* SOUZA e DAMASIO, 1993, p. 140).

[...] as ruas do atual trânsito (7 de Setembro e rua dos Andradas) são ‘[...] estreitas para o futuro’. (MACIEL, 1914, *citado por* NYGAARD, 2005, p. 133).

[...] estas duas avenidas, a do Porto e a Júlio de Castilhos, ‘[...] além de constituírem o centro commercial(sic) do futuro, seriam o ponto chic do smartismo porto-alegrense [...]’ reclamando para as mesmas uma legislação que assegurasse ali uma qualidade arquitetônica, edifícios de ‘[...] certa natureza, certa altura, e obedecendo a certas linhas architectonicas(sic), para desta fôrma(sic) constituírem desde logo uma norma para [...] outros edifícios congeneres(sic) [...]’ (MACIEL, 1914, *citado por* NYGAARD, 2005, p. 134).

Fica evidente, a partir do exposto, a preocupação de Maciel neste plano com três setores específicos: a circulação viária, o embelezamento e a higiene. Esse modelo de cidade ganhou força nos discursos e práticas das administrações seguintes, guiando a cidade rumo à remodelação e modernização. Um processo que trouxe consigo consequências excludentes para boa parte da população que não poderia arcar com o preço dessas transformações.

4.2.2 Governo do Intendente Otávio Rocha e o Processo de Higienização da Cidade (1924 – 1928)

A administração de Otávio Rocha (1924-1928) à frente da Intendência Municipal enseja o início de uma ruptura no ritmo com que as mudanças vinham sendo praticadas na cidade. Um novo momento é instituído, muito mais ágil, corroborado por uma série de intervenções no espaço urbano, tanto por parte do poder público, quanto da sociedade civil. Embora na gestão de Montaury a cidade tivesse sofrido um surto imobiliário significativo, a estrutura da cidade ainda apresentava muitos problemas. As obras propostas por Maciel (1914) não foram colocadas em prática naquela gestão, e a cidade foi crescendo e se adensando através de ruas estreitas e becos, sem qualquer infraestrutura. Ruas alagadas e habitações de baixa renda em condições higiênicas da pior qualidade era um quadro comum na época.

Foi no governo do Intendente Otávio Rocha que se deu, na prática, o início da fase de higienização de Porto Alegre. A preocupação com o saneamento, implantação e/ou melhoramento de redes de água e esgoto, calçamento, abertura de grandes avenidas e ajardinamento eram características da nova época. Estava colocado em prática o discurso pautado no tripé: trânsito, higiene e embelezamento. Neste período, em relação à questão do trânsito, iniciam-se as aberturas das avenidas Borges de Medeiros, Júlio de Castilhos, e a ligação da Avenida São Raphael (hoje Alberto Bins) com a Avenida 24 de Maio (hoje Otávio Rocha). Devido à magnitude das obras para a época e a quantidade de recursos necessários para executá-las, somente a Avenida Júlio de Castilhos foi concluída naquela gestão.

Nas figuras 8 e 9, a seguir, pode-se constatar a transformação do antigo Beco do Rosário na Avenida Otávio Rocha:

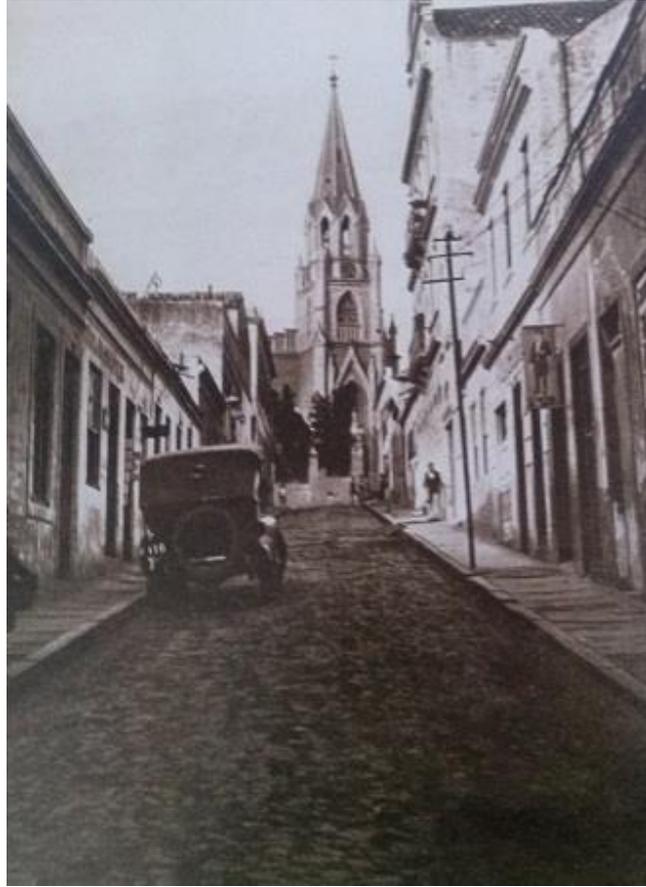


Figura 8 – Antigo Beco do Rosário, onde hoje se situa a Avenida Otávio Rocha.

Fonte: Schmitt (2006, p. 38).



Figura 9 – Avenida Otávio Rocha (antiga 24 de Maio) na década de 1920.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autor Desconhecido.

A preocupação com a questão da higienização estava fortemente presente na gestão do intendente Otávio Rocha. A desapropriação e a demolição de velhas casas e, por conseguinte, a eliminação de focos infecciosos que acarretavam a disseminação de epidemias eram objetivos e práticas daquela administração, bem como o ajardinamento de praças e do Campo da Redenção (atual Parque Farroupilha), antiga área alagadiça que passou a ser um dos locais de lazer mais importantes da cidade.

Certamente a abertura da Avenida Borges de Medeiros, a partir da implosão do morro granítico, onde antes se encontrava a Rua General Paranhos, foi uma das obras mais grandiosas daquela administração. A antiga rua ali existente era um beco que subia desde a Rua General Andrade Neves até a Rua Duque de Caxias e dali descia uma ladeira muito íngreme até a Rua Coronel Genuíno. Era uma topografia muito acidentada (SOUZA e DAMASIO, 1993). O Intendente Otávio Rocha a caracterizou como “um trecho de velhos pardieiros e focos de infecção conhecidos de moléstias contagiosas” (Relatório Municipal de 1926, *citado por* SOUZA e DAMASIO, 1993, p. 143). A nova avenida construída, de características modernas, ampla, larga, calçada e arborizada, pronta para receber intenso fluxo de automóveis, dotada de rede de água, esgoto e luz elétrica, trouxe uma grande valorização ao local. No lugar dos velhos edifícios e casas desapropriadas e demolidas, surge então espaço para que as modernas edificações fossem erguidas.

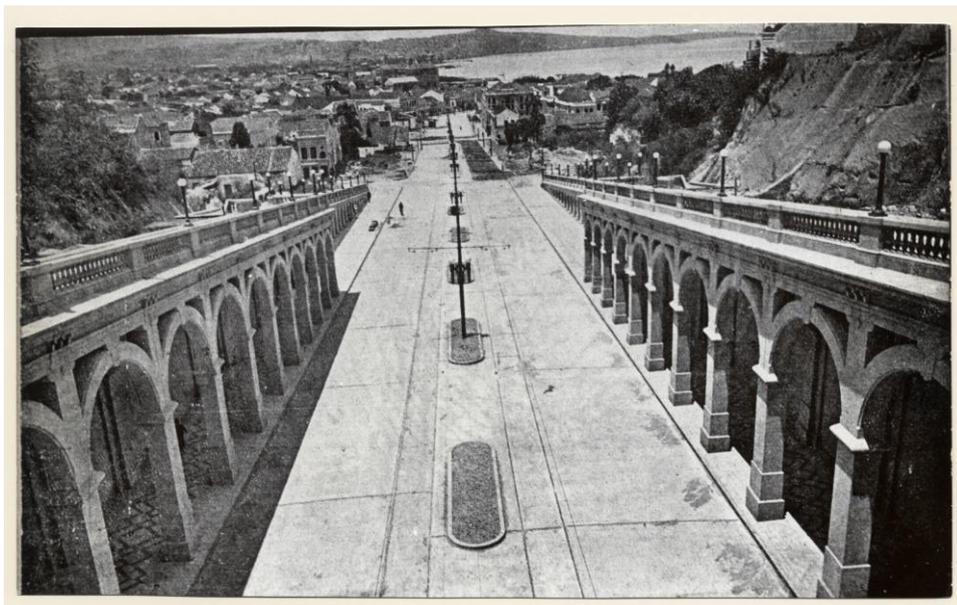


Figura 10 – Abertura da Avenida Borges de Medeiros.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autor Desconhecido.

A partir da abertura das novas avenidas, além da preocupação com o tráfego e higiene, também estava em pauta a questão estética. Dessa forma, logo se daria atenção às novas construções que se ergueriam nessas vias. De acordo com o Relatório Municipal de 1925 (*citado por Souza e Damásio, 1993, p. 143*), Otávio Rocha afirma que

É preciso modificar o nosso código de construções para evitar as edificações em desacordo com o progredir da cidade (...). Em certas ruas é preciso estabelecer-se tipos de construção que venham embelezar a nossa urbs, e atestar a capacidade dos nossos construtores, evitando monstruosidades arquitetônicas.

Neste contexto de transformações, é aprovado o terceiro dispositivo de regulamentação urbanística, através do Decreto n. 53, de 10 de maio de 1926, que “Altera o Regulamento Geral sobre construções. Com sete artigos, este dispositivo cria regras para as novas edificações que iriam ocupar as interfaces das avenidas e vias recentemente abertas na cidade.

Art. 4º - Os novos edificios a serem construidos à Avenida do Porto, rua dos Andradas e naquellas que forem alargadas ou abertas ao centro da cidade, não terão menos de tres pavimentos.

Art. 5º - As fachadas das edificações a serem levantadas, em qualquer rua da cidade, ficarão sujeitas ao exame architectonico por parte da Intendencia. (*Decreto n. 53, de 10 de maio de 1926.*)

A partir do exposto nestes dois artigos pode-se observar duas questões: a primeira refere-se à preocupação em relação à altura das edificações em determinadas ruas; e a segunda com relação à estética destas novas edificações. Além desse regramento acima exposto para as novas edificações, o novo código ainda fazia alterações importantes em relação aos limites do código anterior. Onde antes o limite máximo da altura da edificação era de uma vez e meia a largura da rua, na nova regra passa a ser de duas vezes a largura da rua. Levando-se em consideração que as novas ruas eram mais largas do que as antigas, essa limitação era bem mais “generosa” que a anterior sob o viés do aproveitamento do solo urbano. Além disso, outra alteração significativa para as novas edificações era a dos limites de pé-direito, os quais foram reduzidos da seguinte forma: onde antes a limitação era de 4 metros para o primeiro pavimento, a alteração é feita para 3,20m; nos segundos pavimentos, foi reduzido o limite de 3,80m para 3,00m; para os demais o limite do código anterior era de 3,60m e foi alterado para 2,80m para o terceiro pavimento e 2,60m para os demais. A alteração do limite máximo da edificação de uma vez e meia para duas vezes em relação à largura da rua, juntamente com a diminuição dos limites mínimos dos pés-direito, permitiram

um aproveitamento maior do solo urbano e garantiram um aumento da densidade populacional em cada nova edificação. Todavia, com essas novas regras, ainda não se pode afirmar que isso tenha sido um elemento impulsor para o processo de verticalização; exceção feita ao artigo 4º que, pela primeira vez, aponta limites mínimos para as edificações, embora ainda limites muito modestos.

Neste novo contexto legal e paralelamente às transformações da cidade (abertura de avenidas, construção de praças, obras de saneamento) propiciadas pelo poder público, a indústria da construção e o mercado imobiliário estavam em ebulição. Nesta década de 1920, o mercado da construção civil adquire um novo perfil, através do estabelecimento de várias construtoras em Porto Alegre, que por sua técnica disponível, permitiram a construção de prédios de maior porte. Dentre as principais construtoras mencionamos: Azevedo Moura & Gertum constituída em 1924; A. D. Aydos & Cia. Ltda. de 1927; Barcelos & Cia. de 1927; Dahne & Conceição de 1928; entre outras (VIANNA, 2004, p. 50). De acordo com a tabela abaixo, pode-se constatar o grande número de novas edificações que foram erguidas na cidade entre os anos de 1924 e 1930:

Tabela 2 – Número de Novas Edificações Construídas entre 1924 a 1930.

Ano	Nº de Edificações	Ano	Nº de Edificações
1924	601	1928	1.470
1925	703	1929	1.569
1926	1.045	1930	1.236
1927	1.318		
Fonte: <i>Correio do Povo</i> , 01.10.1930, p. 10 e <i>Diário de Notícias</i> , 04.01.1931, p. 5 (Citado por MACHADO, 1998, p. 52).			

Ao longo dos anos de 1924 a 1930 (os dois últimos anos já na gestão de Alberto Bins) totalizaram-se 7.942 novas edificações construídas na cidade. Conforme constata um jornal da época, as transformações eram evidentes:

Pode-se mesmo dizer que Porto Alegre sofre o mal da transformação. Tudo aqui está se fazendo quase a um tempo só, brusca e violentamente. Acostumados ao marasmo de sua vida administrativa anterior, que corria pacatamente, mansamente [...] estranhamos, agora, o milagre da metamorfose que nela vem se operando (“A cidade.” *Diário de Notícias*, 11.04.1928, p. 5. Citado por MACHADO, 1998, p. 50).

Nunca como agora a edificação em Porto Alegre tomou tão forte incremento, tão notável impulso notadamente quanto às grandes edificações (“A cidade.” *Diário de Notícias*, 08.11.1928. p. 5. Citado por MACHADO, 1998, p. 50).

Além da constatação do número significativo de obras de transformação e remodelação urbana e de novas edificações, o jornal faz uma crítica à administração anterior, referindo-se ao longo período de Montauray à frente da Intendência. Embora àquela tivesse dado início às transformações da cidade, o ritmo era considerado muito lento, o que não ocorreria na gestão de Rocha e nas posteriores.

Durante a década de 1920 alguns edifícios de seis e sete pavimentos foram erguidos na cidade, tais como: Edifício Força e Luz, de seis pavimentos, construído entre 1926 e 1928; e o Edifício Bastian Pinto, entre 1928 e 1930 (este já no governo de Alberto Bins), de sete pavimentos, ambos situados na Rua dos Andradas. A busca pelo alto já era uma realidade entre as principais cidades brasileiras, com destaque para São Paulo e Rio de Janeiro. Entre 1926 e 1928 foi construído no Rio de Janeiro, então capital do Brasil, o edifício do Jornal “A Noite”, de 22 pavimentos, tornando-se o edifício mais alto da América do Sul. Já em 1929, o Edifício Martinelli, de 25 pavimentos, é erguido em São Paulo, assumindo o posto anteriormente conquistado pelo edifício do Jornal (VIANNA, 2004, p. 38-39).

Inegavelmente que, juntamente com esse discurso e prática de abertura de grandes vias, higienização e embelezamento, um efeito social muito danoso e segregador era incorporado à cidade. Abrir espaços, limpar a cidade, eliminar becos, demolir casas velhas, bandeiras levantadas pela administração da época, servia para aumentar sobremaneira a valorização do solo urbano e proporcionar a reutilização do espaço pela população de mais alta renda que vinha crescendo. Contudo, a população de baixa renda, que crescia num ritmo mais acelerado, era com maior frequência retirada dessas zonas centrais. Para cada casarão desapropriado e demolido, um grande edifício de alto valor era erguido para o comércio, serviços, lazer e moradia da elite; ao passo que algumas famílias de baixa renda perdiam seu local de moradia e tinham de deslocar-se para áreas mais distantes e baratas.

4.2.3 Governo do Intendente e Prefeito Alberto Bins e a Continuidade das Transformações Urbanas (1928 – 1937)

O governo de Alberto Bins à frente da Intendência (1928 – 1930) e, posteriormente, da Prefeitura (1930 – 1937) é marcado pela continuidade das obras iniciadas por seu antecessor Otávio Rocha. Vice-intendente da gestão anterior, Bins assume como intendente municipal devido à morte de seu antecessor, permanecendo à frente da administração municipal até o advento do Estado Novo¹⁰.

No início de sua gestão, Alberto Bins propõe a majoração do imposto predial e territorial urbano sobre os terrenos não edificados, sobretudo no centro da cidade; e ainda o aumento de 50 para 55% nos impostos incidentes aos cortiços, nas zonas onde houvesse rede de esgotos; de 20% para 25% para prédios de um só pavimento nas zonas delimitadas pela Rua dos Andradas; de 50% para 55% para construções de madeira; de 25% para 30% nas construções mistas, de acordo com a Lei nº 250 de 31 de dezembro de 1928. Inquestionavelmente a pressão existente para a demolição das construções antigas e/ou em desacordo com o dito progresso da cidade tornava-se mais forte a cada administração.

Preocupado com o ordenamento urbano, e tendo em vista o rápido crescimento da cidade, Alberto Bins convidou o arquiteto-urbanista francês Alfred Agache, em novembro de 1928, para emitir um parecer sobre os problemas da cidade e fazer um plano de melhoramentos para Porto Alegre. Ao tomar conhecimento de algumas propostas de remodelação da cidade, Agache mostra-se favorável à abertura das avenidas Borges de Medeiros e Farrapos, bem como ao projeto do viaduto sobre a Avenida Borges de Medeiros. Além disso, ele propõe uma grande praça central, reunindo as principais avenidas e ruas da cidade, no espaço entre as ruas Uruguai, Quinze de Novembro e a Praça Montevideu (MACHADO, 1998). Contudo, após contundentes críticas por parte da imprensa quanto ao trabalho desenvolvido pelo arquiteto, inclusive o mesmo sendo acusado de plágio pelo projeto de urbanização desenvolvido para a cidade do Rio de Janeiro, e também pelo alto custo que seu trabalho acarretaria aos cofres públicos, a intendência findou por não fechar o acordo com

¹⁰ Alberto Bins assume como intendente após a morte de Otávio Rocha e depois é eleito intendente ainda em 1928 para o quadriênio que terminaria em 1932. Contudo, a partir da Revolução de 1930, o cargo de Intendente é extinto, e então, Bins é nomeado prefeito de Porto Alegre. Em 1935, é mais uma vez reconduzido ao cargo de prefeito, permanecendo até 1937.

Agache, permanecendo somente como referência de plano de melhoramentos àquele elaborado por Maciel, em 1914.

Neste período, algumas importantes mudanças culturais começam a ser percebidas nos hábitos da população portoalegrense. Trata-se da forte influência norteamericana (e/ou estadunidense) que se evidencia ao longo dos anos 30. Segundo Machado (1998, p. 62), um dos elogios feitos, na época, para Alberto Bins foi de ser ‘um homem norte-americano [sic] prático’. Esse dito elogio evidencia claramente a valorização de características identificadas com o progresso, afinal este é um período em que ocorre uma gradual substituição da Europa pelos Estados Unidos como “centro de gravitação das economias periféricas do mundo capitalista” (GAMBINI, *citado por* MACHADO, 1998, p. 63). Além da influência econômica, Machado (1998) aponta três elementos evidenciadores da penetração cultural norteamericana no Brasil: o cinema, o café expresso e o automóvel. O cinema serviu como um impulsor de uma cultura externa, onde, através deste, era possível se aproximar daquilo que era visto como progresso, um modelo que passara a ser seguido. O automóvel e o café expresso representam a mudança no aproveitamento do tempo. A vida metropolitana, de acordo com o modelo norteamericano, teria de ser rápida, prática e objetiva. Não seria mais possível a grande perda de tempo em deslocamentos, tampouco nos longos cafés. O ritmo de vida na metrópole, para acompanhar sua intensidade, exige novos hábitos da população.

Na decorrência das transformações na estrutura da cidade e das mudanças culturais da população, os jornais da época ressaltam com euforia e até exagero as edificações do final da década de 1920:

Já não é possível deter essa febre intensamente alta pelas edificações alterosas. Onde houver um terreno baldio, onde for derrubado um velho pardieiro dos tantos que enfeiam a cidade, ali veremos erguer-se, em breve um grande prédio, senão um verdadeiro “arranha-céu”, pelo menos uma edificação fora do comum. (“A cidade”. *Diário de Notícias*, 08.11.1928. p. 5. *Citado por* MACHADO, 1998, p. 52).

Porto Alegre já tem aspectos de uma grande metrópole: arranha-céus a treparem pelo espaço, armados de cimento e ferro, avenidas largas, luzes deslumbrantes, vícios de cidade veterana. Quase Londres. (“Porto Alegre civiliza-se”. *Correio do Povo*, 16.09.1930. p. 2. *Citado por* MACHADO, 1998, p. 52).

Porto Alegre mostra permanentemente o aspecto das grandes cidades americanas. O progresso crescente por que tem passado, de alguns anos a esta parte, a nossa capital, permite que se lhe dê o título de cidade moderna. (“As edificações em Porto Alegre”. *Diário de Notícias*, 24.10.1930. p. 3. *Citado por* MACHADO, 1998, p. 52).

A partir do exposto, podemos observar algumas situações que vêm ao encontro do que discutimos anteriormente: a demolição das velhas edificações cedendo lugar às modernas; a tendência a construir prédios cada vez mais altos, símbolo de cidade moderna; a comparação

exagerada de Porto Alegre com Londres, uma cidade consolidada; e o surgimento das cidades americanas como símbolo de cidade do progresso. O processo de verticalização não se dá somente pelo viés econômico, através da valorização do solo; tampouco pelo viés populacional através da densificação do espaço; mas sim pela intersecção dessas duas variáveis aliadas à terceira, o valor simbólico das construções em altura. Valor que, outrora surgira com a construção do Malakoff, nesse período ressurgiu com total força para mudar a fisionomia da cidade, em especial de seu Centro.

Em 1931, um novo arranha-céu é erguido na Rua dos Andradas. Trata-se do edifício Cine Imperial, de 12 pavimentos, o qual passara a ser o prédio mais alto da cidade. O projeto do edifício foi aprovado em agosto de 1929, e em menos de dois anos a edificação foi inaugurada. O edifício incluía o cinema no pavimento térreo, escritórios no primeiro e segundo pavimentos e apartamentos para moradia nos demais. Além dessa edificação, outros empreendimentos verticalizados são construídos nesse período: Novo Hotel Jung de 1930, com 10 pavimentos, localizado na Av. Otávio Rocha esquina Praça XV; Ed. São Luiz de 1934, com 9 pavimentos, também na Avenida Otávio Rocha; Ed. Azeredo (atual Ed. Jaguarão) de 1937, com 9 pavimentos, localizado na Borges de Medeiros esquina Jerônimo Coelho; Ed. Bica de Medeiros de 1937, com 7 pavimentos, localizado na Rua Mal. Floriano esquina Jerônimo Coelho; todos edifícios de uso residencial, exceção feita ao Novo Hotel Jung.

Com o objetivo de descongestionar o tráfego na zona central da cidade, melhorando a comunicação desta com os bairros, a gestão de Alberto Bins dá início a abertura da Avenida Farrapos, além da continuidade das construções das avenidas São Rafael (futura Alberto Bins) Otávio Rocha (antiga 24 de maio), João Pessoa e Borges de Medeiros (iniciadas na gestão de Rocha). As avenidas João Pessoa e Farrapos, embora tivessem tomado forte impulso na gestão de Bins, somente foram finalizadas na gestão de Loureiro da Silva (1937-1943). Outra importante obra de cunho viário e também estético daquela gestão foi a construção do Viaduto Otávio Rocha, sobre a recém-construída Borges de Medeiros. Essa obra, juntamente com a abertura da Avenida Borges de Medeiros, foram símbolos absolutos da modernização e progresso que a cidade vivenciava ao final dos anos 1920 e início dos 1930.



Figura 11 – Figura representativa da modificação da cidade após a abertura da Avenida Borges de Medeiros.

Fonte: Schmitt (2006, p. 138-139).

Mergulhada em um contexto de obras, aberturas de avenidas e praças, mercado imobiliário e indústria da construção em alta, valorização do solo (sobretudo no Centro da cidade), expulsão gradual das camadas de baixa renda das áreas centrais e mudanças de hábitos da população, Porto Alegre adentra a administração de Loureiro da Silva, em 1937.

4.2.4 Governo do Prefeito José Loureiro da Silva e a Mudança na Fisionomia da Cidade (1937 – 1943)

No período de 1937 a 1945, sucederam-se três prefeitos na administração da capital: José Loureiro da Silva, Antonio Brochado da Rocha e Clóvis Pestana. Contudo, o período de Loureiro da Silva à frente da prefeitura (1937-1943) foi o de muito maior duração e, também, de obras muito mais significativas para a cidade, se comparado ao de seus sucessores. Logo, trataremos, especificamente, desta gestão neste trabalho.

O mandato de Loureiro da Silva teve seu início em 22 de outubro de 1937, pouco antes do golpe de Estado de 10 de novembro de 1937, o qual instaurou o Estado Novo. Este mandato é marcado pela implementação de uma série de reformas urbanas que guiaram Porto Alegre definitivamente ao rumo da modernidade. Cabe ressaltar que duas conjunturas muito peculiares ocorreram paralelamente a essa gestão: o surgimento, consolidação e (pouco depois) queda do Estado Novo, em âmbito nacional; e a Segunda Guerra Mundial, em âmbito internacional. No que tange ao novo regime de governo nacional, o Estado Novo caracterizou-se pela centralização absoluta de poder em âmbito federal, eliminando o poder dos estados, inclusive de suas constituições. Já em nível internacional, os governos de cunho autoritário, tais como fascismo e nazismo, estavam em ascensão, até culminarem na eclosão da Segunda Guerra, o que trouxe reflexos para o Brasil.

Nesta fase ocorre também um estreitamento das relações entre Brasil e Estados Unidos, aumentando os acordos comerciais, intensificando-se as relações militares e, principalmente, os laços culturais entre os países. Até mesmo as constantes visitas de artistas norte-americanos ao Brasil, passam a ser instrumentos de estreitamento das relações culturais. (MACHADO, 1998). Seguramente, é no curso da Segunda Guerra que os laços culturais com os Estados Unidos assumem de vez a dianteira na preferência da população brasileira. Logicamente, essa preferência passa a influenciar também a remodelação das cidades. Se outrora Paris e Londres eram modelos de cidades a serem seguidas, agora Chicago e Nova Iorque, e seus arranha-céus, eram os principais símbolos do progresso e modernidade.

O fenômeno da industrialização toma um impulso muito forte em decorrência da guerra, o que dificulta principalmente a importação de produtos vindos da Europa, e obriga a indústria nacional a produzi-los para atender ao mercado interno. Além disso, o Estado Novo

é marcado também pelo forte nacionalismo e investimentos na indústria de base. Essa intensificação da industrialização cria um contexto de consolidação da urbanização. As cidades por todo o país crescem bastante, e a indústria pujante absorve a mão-de-obra que vem ocupando as cidades. Contudo, o perfil desse trabalhador, em geral, é de baixa renda, e não consegue pagar o alto custo das zonas centrais e têm de fixar suas moradias em locais periféricos das cidades. Desta forma, as cidades passam a crescer em áreas, normalmente desorganizadas, com ausência e/ou insuficiência de vias de acesso e infraestrutura, o que torna imprescindível o planejamento urbano de forma abrangente a toda cidade. Inicia-se a fase de remodelação das cidades em nível nacional.

Neste quadro de crescimento urbano desordenado, Porto Alegre não foge à regra das principais cidades brasileiras. Sensível a esta realidade, Loureiro da Silva, em 1938, faz um convite ao arquiteto Arnaldo Gladosch, para que este elabore um plano de urbanização para servir de base ao tão esperado Plano Diretor de Porto Alegre. Na ocasião da assinatura de contrato entre a Prefeitura Municipal e o arquiteto, é constituído o Conselho do Plano Diretor que acompanhará e auxiliará o trabalho de Gladosch. É importante comentar que o trabalho de Gladosch, e todos os trabalhos subsequentes (ao menos até o Plano Diretor de 1959), relativos ao planejamento urbano, são elaborados em acordo com os preceitos defendidos pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), dos quais resultou a *Carta de Atenas*, de 1933, publicada por Le Corbusier, em 1941. Era o Urbanismo Modernista modelando o planejamento de Porto Alegre.

Embora o trabalho inicialmente planejado por Gladosch fosse o de uma análise socioespacial e socioeconômica completa da cidade, o trabalho publicado, em 1943, restringiu-se a apenas uma proposição de sistema de avenidas radiais e perimetrais, a canalização e retificação do Riacho¹¹, a urbanização da Praia de Belas e uma reformulação no Centro (alargamento das vias) e na Praça da Matriz. O trabalho acabou marcado por críticas quanto à ausência de uma visão de conjunto e falta de conhecimento objetivo da cidade, ausência de um sistema de zoneamento, superficialidade das soluções apontadas aos problemas urbanos, entre outras (NYGAARD, 2005).

¹¹ Em 1941, ocorreu uma grande enchente em Porto Alegre com grandes prejuízos econômicos, afetando a vida de centenas de habitantes. Houve, então, a preocupação do setor público com a canalização e retificação do Riacho (Arroio Dilúvio), retirando sua foz das proximidades do Centro da cidade, o que passou a ser uma obra prioritária para a administração municipal.

Paralelamente aos estudos de urbanização para elaboração do Plano Diretor, Loureiro da Silva colocou em prática uma série de obras de cunho viário (e também estético) para remodelação e melhoramento da cidade. Dentre elas, mencionamos as seguintes:

- Avenida Farrapos, finalizada em 14/01/1940, com 5,5 km de extensão e 30 metros de largura, via que permitiu o rápido acesso do Centro da cidade até a BR-116 e sua ligação com as cidades ao norte de Porto Alegre;
- Avenida Três de Novembro, 1939, antigo Beco do Oitavo, hoje André da Rocha, alargada de 8,50 m para 20 m;
- Avenida João Pessoa, alargamento e prolongamento até a Avenida Bento Gonçalves;
- Avenida 10 de Novembro, 1939/1940, atual Avenida Salgado Filho, com 403 m de comprimento e 30 m de largura, ligando as avenidas João Pessoa e Borges de Medeiros;
- Avenida Protásio Alves, da Rua Ramiro Barcelos à Avenida Carlos Gomes;
- Avenida Borges de Medeiros, prolongamento até a Rua João Alfredo;
- Avenida Jerônimo de Ornelas, da Avenida João Pessoa até a Rua Santana;
- Pavimentação de outras vias como as ruas da República, Voluntários da Pátria, Demétrio Ribeiro e Lima e Silva (SOUZA e MÜLLER, 2007, p. 83, 86).

A gestão de Loureiro da Silva foi considerada fundamental para a mudança da paisagem da cidade. A magnitude das obras realizadas durante aquela gestão vem a confirmar tal assertiva. Segundo Macedo (*citado* por Nygaard, 2005, p. 138-139) “[...] na Segunda parte da década de 30 e nos primeiros anos da de 40 [...] se executaram as maiores obras viárias de Porto Alegre.” Nygaard (2005, p. 138-139) comenta que

Macedo atribui esta avalanche de obras ao fato de Loureiro da Silva ter sido colocado na chefia do Poder Executivo pela ditadura de 1937 quando, ‘[...] aproveitando a oportunidade de uma época discricionária, realiza rapidamente (sic) as grandes desapropriações necessárias que em outra ocasião teria sido impossível [...]’, e também pela facilidade de obter determinados empréstimos que seriam menores e mais difíceis em outras circunstâncias. [...] de outubro de 1937 a maio de 1939, Loureiro desapropriou 154 propriedades para a construção da avenida Farrapos e mais 54 prédios para outras obras.

Essa profunda reformulação da cidade traz consigo também uma alteração na legislação urbanística, tanto em âmbito de novos índices que são aprovados, quanto no valor dos tributos que são atualizados. Contudo, a preocupação da prefeitura não era de aumentar a

tributação, e sim de reduzi-la, pois era considerada muito onerosa ao contribuinte, além de ser considerada responsável pelo êxodo do capital imobiliário para outras localidades.

O Decreto nº 115, promulgado em agosto de 1942, concede estímulos, através da redução de 50% no imposto predial pelo prazo de cinco anos, para edificações coletivas. Além disso, logo em seu artigo 1º, o decreto estabelece que os prédios construídos nas novas avenidas (Dez de Novembro, Farrapos, João Pessoa, Três de Novembro e Borges de Medeiros) terão, durante 10 anos, a redução do imposto predial, no seguinte escalonamento: edifícios de 3 andares, 40% de redução; de 4 a 5 andares, 50% de redução; e de 6 ou mais andares, 60% de redução. Se nos regulamentos urbanísticos anteriores vimos que não havia incentivos e sim restrições quanto às construções em altura, o que temos a partir de agora são fortes incentivos para que fossem construídos prédios de vários pavimentos. Concomitantemente ao Decreto nº 115, é aprovado o Decreto nº 118, o qual retoma a preocupação com a erradicação definitiva dos cortiços e das casas de madeira no centro. Este decreto prevê uma taxa fixa de 40% sobre o valor do imposto predial, para construções nessa situação, bem como para os prédios de apenas um pavimento localizados na área central. Os dois decretos complementam-se entre si e estabelecem a estética idealizada para a cidade.

Em dezembro de 1940, o Decreto nº 245 é aprovado estabelecendo o limite mínimo de 6 (seis) pavimentos para edificações erguidas nas seguintes vias: Borges de Medeiros, 10 de Novembro (Salgado Filho), e parte da Rua dos Andradas. No ano de 1940, com a promulgação dos três decretos citados anteriormente, o novo padrão morfológico de construções da cidade passa a ser efetivamente incentivado. Se nos primeiros regulamentos (1893, 1913 e 1926) não havia incentivos para as construções em altura, a partir de 1940, isso passa a ser, além de incentivado, obrigado, de acordo com os limites mínimos estabelecidos no Decreto nº 245. Porto Alegre então, remodelada e modernizada, com vias largas e iluminadas, agora esperava pelo arranha-céu para encontrar-se definitivamente no grupo das grandes metrópoles.

Entre o final dos anos 30 até meados dos anos 40, alguns edifícios com mais de 10 pavimentos foram construídos no Centro da cidade. Dentre eles citamos: Clube do Comércio, de 11 pavimentos, em 1938; Ed. Sul América, com 13 pavimentos; Ed. Vera Cruz, com 15 pavimentos, em 1938; Ed. Charrua, com 13 pavimentos, em 1940; Ed. Santa Helena, com 11 pavimentos, em 1941; Ed. Ipiranga, com 11 pavimentos, em 1941; Ed. União, com 16 pavimentos, em 1943; Ed. Osvaldo Cruz, com 10 pavimentos, em 1945; entre outros. (VIANNA, 2004). No capítulo seguinte serão apresentados, além destes, outros importantes

edifícios construídos na cidade ao longo do período, e quais usos eram projetados para tais edificações.



Figura 12 – Av. Borges de Medeiros no final da década de 1930.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autor Desconhecido.

Ao longo deste período de 1890 a 1945, o qual denominamos de Processo de Transformação e Modernização da cidade, vimos a transformação da cidade colonial, sendo remodelada, dotada de infraestrutura, transformando-se gradativamente em cidade moderna. Esse processo trouxe uma valorização muito grande do solo urbano, principalmente na área central, e acarretou também, em um processo socialmente nocivo, excludente e segregador. A valorização do solo, o crescimento populacional, a legislação estimuladora, e o modelo de cidade vertical como símbolo do modernismo e progresso, são elementos que promoverão a consolidação do processo de verticalização em Porto Alegre, como veremos a seguir.

4.3 A Consolidação da “Cidade Moderna” e a Intensificação do Processo de Verticalização (1945 – 1960)

O período pós 1945 marca importantes acontecimentos em escala mundial, nacional, regional e, também, local. Com o final da Segunda Guerra Mundial, naquele ano, uma nova ordem econômica e política internacional entra em vigor. Os países, organizados entre capitalistas, liderados pelos Estados Unidos; e socialistas, liderados pela União Soviética, passam a ter seus mercados disputados pelos líderes que buscam a hegemonia internacional. Essa disputa tinha caráter econômico, político, ideológico e, também, cultural; e em decorrência desta disputa, o Brasil passa a ter uma aproximação ainda maior com os Estados Unidos.

Em âmbito nacional, o período marca o fim do Estado Novo e a intensificação do processo de industrialização através da criação de indústrias de base. Nos anos subsequentes, as seguintes indústrias energéticas e bancos de desenvolvimento foram criados no intuito de estruturar a economia nacional: Usina de Volta Redonda, em 1946; Companhia Hidrelétrica do São Francisco, iniciada em 1948 e inaugurada sua primeira etapa em 1954; Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) e Banco do Nordeste, ambos formados em 1952. Além disso, neste período ocorre a mecanização do campo, o que acarreta o êxodo rural intenso e o inchaço das cidades grandes e médias, as quais se expandem em áreas, sobretudo através da construção de moradias precárias, e também em problemas de mobilidade resultantes deste crescimento.

No Rio Grande do Sul houve um significativo êxodo rural, o qual proporcionou um incremento populacional nas cidades grandes e médias, semelhante ao ocorrido no restante do Brasil, sobretudo nos estados de economias mais desenvolvidas. Dessa forma, Porto Alegre e as cidades do entorno receberam um contingente populacional grande em um curto espaço de tempo, o que ocasionou um crescimento ainda mais desenfreado dos espaços urbanos. Esse processo gerou um crescimento das áreas das cidades, alongando-as, e também, um crescimento das cidades vizinhas à capital, conduzindo ao processo de conurbação de diversas áreas de cidades formando um todo indissociável, e exigindo políticas de cunho metropolitano para o conjunto de cidades. Por sua vez, o centro da capital continuava a ser o ponto ótimo de localização da região e, por isso, um polo de atração comercial.

Para atender a demanda cada vez mais crescente, o centro precisava expandir-se, todavia, sua área já estava completamente ocupada, logo inacessível para seu crescimento horizontal, o que levaria, por conseguinte, a um crescimento vertical ainda maior. Se a legislação promulgada no início da década de 1940 já impulsionava a verticalização, e o imaginário social e a indústria da construção assim a desejava, agora a necessidade também era a de acomodar todo o comércio e serviço que a cidade e região demandavam, além, é claro, da moradia da população de maior poder aquisitivo, que nesse período ainda se localizava no centro da cidade. Nos dizeres de Ramires (1998, p. 97) era “[...] a difusão dessa nova forma de morar para a classe média.” No mesmo trabalho Somekh (1994, *citado* por Ramires, 1998, p. 97) “nos chama atenção para o fato de que os apartamentos não eram uma opção de moradia barata, e no caso da cidade de São Paulo, os residentes eram compostos por uma elite cultural mais inclinada aos padrões de modernidade ou uma classe média formada de imigrantes.” Pode-se considerar semelhante o perfil de moradores das edificações verticais de Porto Alegre e das demais grandes cidades brasileiras.

Cabe ressaltar que o caminho da verticalização não era um caminho natural de toda a cidade que crescia, e sim uma escolha política e cultural para seguir esse modelo de cidade, além, é claro, do interesse econômico que permeia a escolha. Nesse sentido Ramires (1998, p. 98) argumenta

A verticalização pode ser apontada como um exemplo de materialização das transformações técnicas que atingem a cidade contemporânea de forma contundente. Tal fato não deve ser considerado como uma consequência natural da urbanização, mas uma das possíveis opções traçadas e definidas pelos diferentes atores sociais e interesses econômicos que envolvem a estrutura interna das cidades.

Nesse período de 1945 a 1960, três estudos de planejamento urbano foram elaborados para Porto Alegre, tendo sido o último deles resultante no primeiro Plano Diretor da cidade, em 1959. Estes estudos, elaborados sob as doutrinas do Positivismo e, sobretudo, do Urbanismo Modernista, visavam estruturar a cidade que crescera demasiadamente e desorganizadamente, e propunham reorganizar o uso do solo da cidade.

Em virtude da experiência negativa, através da contratação de profissionais de fora da cidade, como o ocorrido com o arquiteto Arnaldo Gladosch, a Prefeitura optou por designar seus próprios técnicos para a elaboração desses planos. Dentre os profissionais que passaram pelos quadros da Prefeitura, certamente o engenheiro civil e urbanista Evaldo Ruy Pereira Paiva foi o que exerceu mais profunda influência no planejamento urbano da cidade ao longo do período estudado. Dos planos deste período, o primeiro elaborado foi o estudo conhecido

por *Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre*, de autoria de Evaldo Pereira Paiva, publicado em 1947. Este estudo tinha um caráter mais metodológico de como deveria ser um Plano Diretor, do que de recomendações estruturais propriamente ditas. Paiva defendia a ideia metodológica de que o Plano Diretor, cujo objetivo era a remodelação, extensão e embelezamento da cidade, deveria ser elaborado em três etapas: (1) o Pré-plano, que correspondia a um esboço inicial e breve do plano; (2) o Expediente Urbano, que era um estudo socioeconômico detalhado das características da cidade; e (3) o Plano final, ou Plano Diretor propriamente dito, que seria a compilação do Pré-plano, corrigido e ajustado a partir do Expediente Urbano, e confeccionado como documento final e legal. A principal contribuição desse estudo para a elaboração do Plano Diretor de 1959 foi a ideia do zoneamento das funções urbanas – essa já preconizada na doutrina do Urbanismo Modernista – a qual resultaria na lei de zoneamentos da cidade. Paiva recomendava, através deste zoneamento, o fortalecimento dos bairros, criando vida própria a eles em termos de equipamentos, de forma a minimizar a dependência dos bairros ao centro da cidade e diminuir a sua concentração para descongestioná-lo. Todavia, ressalta-se que esse era apenas um estudo, pois na prática a cidade continuava extremamente concentrada no centro, e o mesmo ainda com seu solo muito valorizado.

O segundo plano do período é o *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*, elaborado por Edvaldo Pereira Paiva e pelo Arquiteto Demétrio Ribeiro, publicado em 1951. Esse trabalho, nos dizeres do próprio Demétrio Ribeiro (*citado* por Nygaard, 2005, p. 165) teve grande importância, pois foi “[...] um esquema de plano físico de desenvolvimento de Porto Alegre. [...] e foi a base do esquema estrutural do Primeiro Plano Diretor da cidade.” Esse plano abordava as quatro funções da cidade preconizadas por Le Corbusier – habitação, circulação, trabalho e recreação – e serviu de base para os estudos posteriores. Os autores tinham como premissa básica a organização da cidade; e eles apontavam que a cidade apresentava uma série de problemas, tais como: *corpo disforme da cidade, extensão demasiada do espaço, excessiva centralização de atividades, falta de separação entre as zonas industrial, residencial e comercial*, entre outras.

Para a função *habitação*, os autores apregoavam as seguintes diretrizes: as zonas residenciais deveriam ser envolvidas por grandes vias, as quais circundariam externamente essas zonas, e no interior destas, deveria haver espaço para a atividade comercial, de forma a descentralizar essa atividade predominantemente localizada no centro. Para a função *trabalho*, as zonas industriais seriam ligadas por grandes vias e isoladas em relação às demais funções,

de modo a facilitar os deslocamentos. Já a área comercial seria dividida em dois tipos: um localizado junto ao porto no centro da cidade, e outro especializado distribuído na zona central e em áreas junto à futura perimetral. Além disso, teria o comércio de menor porte mesclado nas zonas residenciais.

Na função *circulação*, é proposto um sistema viário radiocêntrico, para substituir o sistema de radiais que existia. Nesse novo sistema, uma perimetral circundaria o centro da cidade e ligaria as radiais que seguiriam para os bairros da cidade. Dessa forma, não mais haveria a necessidade de chegar até o centro para se deslocar para outro bairro. Essa situação existia desde o surgimento dos arraiais, os quais eram ligados somente ao centro, sem ligações entre si. Na função *recreação*, também tida como cultivar a mente e o espírito, a proposta é de que cada bairro deveria receber escolas capazes de atender a demanda para o bairro. Já as escolas técnico-científicas, essas sim, deveriam ficar junto às zonas industriais. Além disso, os autores também propuseram aumentar o verde coletivo da cidade, através da limitação da zona urbana por grandes bosques, além do tratamento paisagístico da orla do Guaíba. Diante o exposto tem-se uma ideia a respeito de como os profissionais urbanistas pensavam a cidade e quais as transformações que passariam a ser vistas na cidade alguns anos depois.

Pouco depois da publicação desses estudos de planejamento urbano, o poder público municipal promulgou duas leis que foram importantes para o processo de verticalização no Centro Histórico da cidade: a *Lei nº 986 de 22 de dezembro de 1952*, que dispõe sobre a altura das construções e a *Lei nº 1.167 de 4 de dezembro de 1953*, que limita a altura dos prédios.

Na Lei 986/52, em seu primeiro artigo, fica a altura das edificações limitada a uma vez e meia a largura da rua. Porém, em seu segundo artigo, outro limite é definido para a zona central:

Art. 2º - Na zona central da cidade a altura dos edifícios, no alinhamento, não será superior a duas vezes a largura da rua; a partir desta altura os prédios poderão elevar-se obedecendo um recuo (sic) na proporção de quatro na vertical para um (4/1) sobre a horizontal.

§ 2º - Considerar-se-á zona central da cidade a que é limitada pelo litoral, rua Duque de Caxias, rua Professor Anne Dias, Avenida Independência até a rua Conceição, e rua Conceição, compreendendo nela as partes que lhe excederem (sic) das das (sic) Avenidas Borges de Medeiros e Alberto Bins.

A principal novidade que essa lei traz não é a limitação em duas vezes a largura da rua, uma vez que esse limite já existia desde o Código de 1926, e sim a possibilidade de se construir além desse limite, desde que obedecidos os recuos a partir do alinhamento. Exemplificando, essa lei permitiu a seguinte situação: em uma rua cuja largura fosse 20

metros, era possível construir um prédio de até 40 metros no alinhamento, ou seja, uma altura que permitiria uma construção de aproximadamente 13 pavimentos; porém com a possibilidade de elevar-se além dessa altura, respeitando os recuos, viabilizou que, tendo o prédio um recuo de 4 metros, ao final dos 40 metros construídos no alinhamento, esse prédio poderia ser elevado em mais 16 metros (proporção 4 na vertical pra 1 na horizontal), o que possibilitaria um aumento de mais 5 pavimentos aproximadamente, logo, resultando em um edifício de 18 pavimentos. Se o terreno permitisse um novo recuo na edificação, seria possível aumentar quantas vezes fosse possível na vertical. Ou seja, esse dispositivo permitiu elevar as edificações muito além do limite de duas vezes a largura da via. E com isso, um novo padrão morfológico surge na cidade, inspirado nos arranha-céus de Nova Iorque e Chicago: o prédio em forma de degraus, chamado na época também de “bolo de noiva”.

Outro importante parágrafo deste artigo 2º desta lei é o 3º, o qual estabelece um limite diferenciado para a Rua dos Andradas e para as Avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho. De acordo com o § 2º “na rua dos Andradas é permitida a altura de 30 m. e nas Avenidas Salgado F.º (sic) e Borges de Medeiros, a altura de 70 m. para os edifícios construídos no alinhamento.” Importante destacar que esses limites eram permitidos para construções no alinhamento, ou seja, essa regra vale em relação ao limite de duas vezes a largura da rua. Sendo assim, permitir-se-ia a construção em recuos de maior número de pavimentos, como veremos a frente alguns exemplos para a rua dos Andradas. Já o limite de 70 metros para a Borges e Salgado Filho, como já era um limite bastante elevado, permitindo construções de aproximadamente 23 pavimentos, gerou um padrão morfológico nessas avenidas de rua corredor, com altos edifícios construídos no alinhamento.

Além desses limites, outros menos significativos são impostos nessa lei: (a) mínimo de dois pavimentos ou sete metros para construções ou reformas nas avenidas João Pessoa, Osvaldo Aranha, Alberto Bins, Getúlio Vargas, e Independência; (b) mínimo de três pavimentos ou dez metros para construções ou reformas nas Avenidas Mauá, Júlio de Castilhos, Otávio Rocha e Rua dos Andradas, no trecho compreendido entre a orla lacustre e a Rua Gal. João Manoel. A lei nº 1.167/53 limita a altura dos prédios em três pavimentos ou onze metros, porém esse limite se aplica somente a algumas áreas da cidade, excetuando o Centro e as principais vias de circulação.

Na figura 13, a seguir, tem-se a Avenida Salgado Filho no ano de 1956, já bastante verticalizada.



Figura 13 – Avenida Salgado Filho em 1956.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autores Leo Guerreiro e Pedro Flores.

A década de 1950 foi uma década de crescimento muito elevado na cidade. O mercado imobiliário estava em ebulição, afinal foi a década que apresentou maior taxa de crescimento demográfico em Porto Alegre: uma média de 4,9% a.a. No período de 1950 a 1960, a população passou, segundo o IBGE, de 394.151 pessoas para 635.125, o que representou 2,3 vezes mais pessoas do que em 1940 (NYGAARD, 2005). O reflexo na construção civil deste crescimento chegou a ser destaque na imprensa:

Uma verdadeira febre de construções se apossou de Porto Alegre nos últimos anos.[...] Essa fase começou de 1950 aos dias atuais, num crescendo impressionante até atingir dez prédios diários. [...] Em 1957 a Diretoria de Edificações do Município aprovou projetos para 1 668 prédios de alvenaria e 1 832 de madeira abrangendo uma área de 700 000 m² e 82 000 m² respectivamente. [...] Em números relativos, Porto Alegre supera São Paulo – a cidade que não pode parar – no índice de construções [...]. (citado por NYGAARD, 2005, p. 184).

Os edifícios mais altos da cidade foram projetados e/ou construídos na década de 1950. Temos a partir da segunda metade da década de 1940 um novo surto imobiliário no Centro da cidade que perdurou até o início da década de 1960. Nesse período foram construídos os seguintes edifícios: Ed. Sulacap, com 17 pavimentos; Ed. Jaguaribe, com 26 pavimentos; Ed. Formac, com 26 pavimentos; Ed. Cacique, com 26 pavimentos; Ed. Malcom, com 27 pavimentos; Ed. Coliseu, com 28 pavimentos e Ed. Santa Cruz, com 32 pavimentos, sendo este último, o mais alto da cidade.

A Figura 14 mostra uma foto aérea do Centro da cidade no início da década de 1960.



Figura 14 – Foto aérea do Centro de Porto Alegre em 1963.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autores Leo Guerreiro e Pedro Flores.

Neste contexto de crescimento demográfico e ebulição do mercado imobiliário é que, já no final da década de 1950, precisamente em 30 de dezembro de 1959, através da Lei nº 2.046 é instituído o Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre. Esse plano ainda teria sua redação alterada, com alguns pequenos acréscimos, dois anos mais tarde, pela Lei nº 2.330 de 29 de dezembro de 1961.

Esse Plano Diretor instituiu o Zoneamento de Usos na cidade, sob o viés ideológico do Urbanismo Modernista. O Plano previa cinco Zonas Comerciais; quatro Zonas Residenciais; e

três Zonas Industriais; onde para cada Zona o Plano trazia uma lista de atividades permitidas em cada uma delas. Além do Zoneamento de Usos, outro importante ponto disciplinador foi o Zoneamento de Ocupação, o qual previa, para cada uma das zonas, um percentual máximo do terreno a ser ocupado pela edificação. A preocupação era a de modificar o perfil da cidade, sobretudo aquele encontrado no Centro, de construções encostadas umas às outras. Para isso era fundamental disciplinar os recuos obrigatórios para as novas construções. Segundo Nygaard (2005, p. 189), ao analisar o Plano Diretor argumenta que

O Zoneamento dos Usos do Solo [...], em especial os usos residenciais, comerciais e industriais, juntamente com Zoneamento dos Índices de Aproveitamento (controlando a quantidade de metros quadrados a serem construídos), o Zoneamento da Taxa de Ocupação (limitando a área do terreno a ser ocupada) e o Zoneamento das Alturas (a serem permitidas para as edificações), constituem para os autores as peças básicas e mais importantes do planejamento, os elementos disciplinadores do '[...] uso do solo, da distribuição da densidade de população e da obtenção de condições favoráveis para o desenvolvimento das diversas funções que se apresentam numa cidade [...]'].

Certamente o Plano de 1959 tornou a ocupação do solo mais restritiva que as legislações anteriores, porém uma série de dispositivos ainda foram mantidos e/ou acrescentados de forma a manter o processo de verticalização no Centro da cidade. A principal diferença da verticalização tradicional, para a apreçoada pelo Plano era a questão dos recuos da edificação dentro do terreno. Enquanto na cidade tradicional o modelo era o da rua corredor, com construções altas encostadas umas às outras, no modelo de cidade moderna, o perfil era o dos edifícios altos distanciados uns dos outros. O Artigo 60 da Lei nº 2.330/61, por exemplo, previa para a Avenida Perimetral edificações de, no mínimo, oito pavimentos.

Na Zona 1, que compreende a área entre a Rua dos Andradas e a Avenida Mauá continuava a ser permitida construções de duas vezes a largura da rua, desde que não excedessem o limite vertical de 60 metros no alinhamento. De qualquer forma, não era um limite tão restritivo, haja vista a possibilidade de construir uma edificação de aproximadamente 20 pavimentos. Nas avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho permanecia o limite de 70 metros de altura para edificações construídas no alinhamento. Na Zona 2, área ao Sul da Rua dos Andradas e a oeste da Avenida Borges de Medeiros, era permitido construções de uma vez e meia a largura da rua até o limite máximo de 45 metros no alinhamento, o que corresponde a um edifício de aproximadamente 15 pavimentos. Importante salientar, portanto, que os limites verticais não foram tão afetados pelo Plano Diretor, logo não pode este ser apontado como o elemento inibidor do processo de

verticalização no Centro Histórico da cidade. O Plano foi mais restritivo com as novas edificações a serem construídas nos bairros.

Duas evidências significativas de que o Plano não foi tão restritivo com relação à verticalização no Centro da cidade são as construções do Edifício sede do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul), de 1964, com 21 pavimentos; e do Edifício do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), de 1969, com 22 pavimentos. Cabe ainda ressaltar que, embora o edifício do Banrisul tenha 21 pavimentos, há de se levar em consideração que os pés-direito dos quatro primeiros pavimentos são muito superiores aos demais, logo o edifício tem a altura média de um edifício de 25 pavimentos, portanto, um dos mais altos da cidade.

A Figura 15 indica o zoneamento de alturas instituído pela Lei nº 2.330/61:



Figura 15 – Zoneamento de Alturas da Lei nº 2.330/61.

Entre os anos de 1893 e 1961, o poder público municipal de Porto Alegre estabeleceu e operou diversos níveis de aproveitamento do solo. De acordo com Rovati (1993, p. 230):

De 1893 a 1959, resultou da aplicação de leis sobre ocupação dos terrenos e altura das edificações, ou seja, da combinação de uma determinada possibilidade de projetá-las sobre a superfície do lote (de ocupar, por exemplo, um terço ou dois terços de sua superfície) com uma determinada possibilidade de construir em altura (por exemplo: medida equivalente a uma vez e meia a largura da rua). A partir de

1959, a fertilidade passa a ser definida através de índices de aproveitamento, ou seja, como produto da multiplicação da área total do terreno (por exemplo, 1.000 m²) por determinado índice (por exemplo, igual a 4): o resultado dessa operação (no exemplo, igual a 4.000 m²) representa a 'área máxima edificável'.

De 1893 a 1959 vigoraram níveis crescentes de fertilidade, já a partir de 1959 vigoraram níveis decrescentes de fertilidade, tendência que só se alterou nas modificações feitas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1979, e adendos, em 1987.

Os casos observados nos anos 1893, 1913 e 1926 mostram-se semelhantes. Com relação aos seus mecanismos operacionais, as normas estabelecem ocupação máxima (dois terços do terreno) e altura máxima (uma vez e meia a largura da rua, em 1893 e 1913; duas vezes a largura da rua, em 1926). Em 1926, com a alteração introduzida nos pés-direito mínimos permitidos (diminuídos de 4 para 3,20 metros, para o primeiro pavimento; de 3,80 para 2,80 metros, para o segundo pavimento; e de 3,60 metros para 2,60 metros, para os demais pavimentos) possibilita que, sem que se altere a altura máxima, construa-se um número maior de pavimentos. (ROVATI, 1990).

Entre 1926 e 1953, ao contrário de estabelecer qualquer restrição à construção, a legislação a estimula. O Decreto nº 115, de 4 de agosto de 1942, concede incentivos fiscais para grandes construções destinadas à habitação, reduzindo por 10 anos os impostos prediais, na seguinte proporção: 40%, para quem construir até três pavimentos; 50% para quem construir de quatro a cinco pavimentos e, 60% para quem construir 6 ou mais pavimentos. Em outras palavras, nas décadas de 1930 e 1940, o poder público municipal, em Porto Alegre, estimula a ocupação intensiva do solo. (ROVATI, 1990).

Nesse contexto de crescimento populacional e mercado imobiliário ascendente da década de 1950, com a verticalização atingindo seu ponto máximo em Porto Alegre ao final daquela década, finaliza-se o período de estudo proposto para esse trabalho. Ao longo das décadas de 1960 e posteriores, alguns prédios habitacionais e comerciais começaram a ser abandonados e o Centro Histórico foi, gradativamente, perdendo população residente, sobretudo de maior poder aquisitivo, que passou a procurar locais menos populosos alegando busca por maior segurança e qualidade de vida. (WEIMER 2001, *citado* por NYGAARD, 2005).

5. A BUSCA PELO ALTO

As construções em altura remontam tempos bem mais antigos ao discutido nesse trabalho. A busca pela altura vem sendo recorrente na história da civilização humana pela carga simbólica e grandiosidade atribuída às imagens de verticalidade. Haja vista alguns exemplos de construções verticais históricas: as pirâmides no Egito; o zigurate na antiga Mesopotâmia; a Torre de Babel (um zigurate de maiores proporções); a torre feudal; a catedral medieval; e, mais recentemente, a torre Eiffel; entre outras. Mesmo em escalas e tempos diferentes, todas elas representam o poder e a superioridade em relação às demais construções. No caso dos edifícios, são os andares superiores os mais requisitados e, conseqüentemente, os mais valorizados, evidenciando um maior prestígio de seu detentor.

O arranha-céu, edificação em altura que surgira nos Estados Unidos na segunda metade do século XIX, e tornara-se rapidamente um poderoso símbolo de poder, progresso e modernidade daquele país, é seguramente o tipo de edificação mais representativo do século XX, bem como da arquitetura norteamericana. Segundo Claude Mignot (*citado* por Machado, 1998), pode-se distinguir duas fases no processo de verticalização nos Estados Unidos: a primeira, por volta de 1880, a qual abrange edifícios de escala mais modesta, com cerca de 8 a 10 andares; e a segunda, a partir de 1889, com edifícios de 12 a 20 andares, abrindo caminho para a materialização do arranha-céu. Inicialmente eram prédios destinados a lojas, hotéis e escritórios, mas logo passaram a abrigar também a função residencial. Nos anos de 1930 a prioridade é a altura dos edifícios.

No ano de 1885 um edifício de 10 pavimentos, *Home Insurance Building*, era erguido em Chicago, sendo, possivelmente, o primeiro “arranha-céu” do mundo. Nos anos de 1894 e 1895 são construídos em Nova Iorque dois edifícios que passam a ser os mais altos dos Estados Unidos: *Manhattan Life Insurance Building*, com 18 pavimentos, e *New York World Building*, com 20 pavimentos, respectivamente. Em 1899, também em Nova Iorque, é erguido o *Park Row Building*, de 30 pavimentos; e em 1908, o *Singer Building*, com 47 pavimentos, indicando que a verticalização, mais do que uma tendência, era a realidade de Nova Iorque e de outras grandes cidades daquele país.

A afirmação deste tipo de edificação ao longo das primeiras décadas do século XX modifica a imagem tradicional e cidades como Nova Iorque, Chicago, entre outras

importantes cidades norte-americanas. Porém, essa transformação não ocorreu sem enfrentar alguns problemas. Nesse sentido, Machado (1998, p. 180) expõe uma situação importante e de reflexos significativos à morfologia das edificações, que alterará, inclusive, a morfologia dos edifícios de Porto Alegre da década de 1950:

[...] o ed. Equitable Life, em Nova Iorque – terminado em 1915, com 39 andares, então o maior prédio de escritórios do mundo – dá margem a uma série de protestos de proprietários e inquilinos de edifícios vizinhos, privados que foram de iluminação natural uma vez que o volume da nova edificação, construído verticalmente, era contínuo. Claro que os preços dos aluguéis destes imóveis adjacentes baixaram.

Para solucionar esse problema é adotado o sistema de construção em degraus, de forma a não prejudicar de forma tão contundente a situação dos prédios vizinhos. Trata-se de manter, nos níveis mais baixos, uma área maior da construção dentro do lote, passando a construção a ser recuada, nos pavimentos mais altos. Esse modelo de construção em degraus passou a ser adotado em Porto Alegre, a partir da Lei nº 986/52, conforme comentado anteriormente.

Já na década de 1930, alguns edifícios construídos transformaram-se em verdadeiros símbolos das cidades dos Estados Unidos. Em 1930, foi erguido o Edifício *Chrysler*, com 77 pavimentos, tornando-se o mais alto prédio do mundo. Porém, no ano seguinte, seu recorde é suplantado pelo *Empire State Building*, de 102 pavimentos, que figurou, de 1931 a 1972, como o maior arranha-céu do mundo. Inquestionavelmente, a imagem do arranha-céu norte-americano era vinculada a pujança econômica e política daquele país. Algumas citações vêm a corroborar essa ideia:

A linha do horizonte mutante de Nova Iorque é uma das maravilhas de uma época maravilhosa. [...] O arranha-céu é uma criação única desta época. Em suas linhas ambiciosas vemos o símbolo autêntico de um povo audacioso e aventureiro mas também infatigável e confiante na sua força e potência. (GILBERT, 1928, citado por MACHADO, 1998, p. 181).

[...] estes edifícios são mais do que uma simples publicidade para a cidade. Eles demonstram a fé do homem em seu destino e suscitam uma fé idêntica em seus semelhantes. (SCHULTZ, citado por MACHADO, 1998, p. 181).

O valor simbólico do arranha-céu espalhará-se pelo mundo e tornará-se a referência no padrão de cidade moderna. Toda a cidade que almejava ser moderna estava fadada a ter sua paisagem horizontal transformada em paisagem vertical. As grandes cidades brasileiras, lideradas por São Paulo e Rio de Janeiro, e guardadas as devidas proporções, seguiram a essa tendência. Embora, nas décadas de 1920 e 1930, os edifícios de 50 andares, como os que existiam em Nova Iorque, não se justificassem em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro,

estas cidades já contavam com prédios de mais de 20 andares. O prédio do Jornal *A Noite*, de 24 pavimentos, finalizado em 1928, tornara-se a mais alta edificação da América do Sul. Em 1929, com a finalização do Edifício Martinelli, de 30 andares, São Paulo passa a ter o edifício mais alto do mundo fora da América do Norte. Anos mais tarde, em 1947, São Paulo conhece seu novo arranha-céu, o Ed. Altino Arantes, de 40 pavimentos; e em 1960, o Ed. Mirante do Vale, de 51 pavimentos, edificação mais alta de São Paulo e do Brasil. Esses dados, corroboram com a ideia de que os centros urbanos das principais cidades brasileiras tiveram seu crescimento máximo até o final da década de 1950 ou pouco depois. Mesmo com a verticalização alcançando os bairros das cidades, o crescimento tão acentuado em altura não se justificava economicamente e, também, legalmente, por conseguinte. Desta forma, permaneceram os centros como áreas mais verticalizadas das principais cidades.

Além disso, cabe ressaltar que a verticalização era proporcionadora de uma significativa taxa de lucro, uma vez que multiplicava a área do terreno em tantas quantas fosse possível acima do nível do solo. Logo, quanto maior o seu valor simbólico, maior também seria seu valor financeiro, conseqüentemente.

Foram as inovações tecnológicas que permitiram que pudessem ser construídos mais pavimentos além do nível térreo. As novas condições técnicas surgem em decorrência do desenvolvimento das forças produtivas, ou seja, da relação entre a sociedade e natureza e sua transformação. Conforme citado anteriormente, dois elementos foram fundamentais para a materialização da construção em altura: o concreto armado e o elevador.

Embora a associação de materiais como ferro e cimento ocorra, no mínimo, desde o tempo da civilização Romana, por não ser considerado de valor estético, seu uso era sempre encoberto nas edificações. Somente no final do século XIX e início do século XX é que o concreto armado começa a ser estampado nas construções (MACHADO, 1998). A utilização desse material permitiu que as construções apresentassem estrutura resistente para suportar os pavimentos superiores em maior quantidade. Mas, seguramente, é a utilização do elevador o que permitiu, definitivamente, a multiplicação dos planos horizontais, um acima do outro, sobre a superfície do terreno. Utilizado pela primeira em Nova Iorque, em 1856, seu uso rapidamente se generaliza (MACHADO, 1998). A primeira utilização do elevador em Porto Alegre ocorreu, possivelmente, no início da década de 1920, no Palácio Provisório, que serviu de sede ao governo rio-grandense de 1896 a 1921 (VIANNA, 2004). Embora a altura da edificação não justificasse seu uso, a representação do conforto e da modernidade foi preponderante para que o elevador fosse utilizado no Palácio.

5.1 OS ARRANHA-CÉUS DE PORTO ALEGRE

No final da segunda década do século XX e início da terceira, algumas edificações de quatro, cinco, ou mais andares já eram encontradas em Porto Alegre. Como exemplo, tem-se os Edifícios Força e Luz, de seis pavimentos; Grande Hotel e Hotel Majestic (hoje Casa de Cultura Mário Quintana), ambos de 7 pavimentos. Todos eles utilizados, na época, para fins de hotelaria. Somente na década de 1930 é que os edifícios com mais de 10 pavimentos são erguidos na cidade. O primeiro deste conjunto de edifícios com 10 ou mais andares é o Novo Hotel Jung, de 1930, com 10 pavimentos, seguido do Cine Imperial, de 1931, com 12 pavimentos.

5.1.1 Os Antecedentes

O primeiro “arranha-céu” da cidade, é muito anterior a este tempo, e por isso merecedor de destaque: trata-se do Edifício Malakoff, com seus 4 andares. Finalizado em 1867, esta edificação levou dez anos para ser construído, possivelmente pela escassez de materiais e técnicas pouco avançadas que se dispunham. Essa construção causou um impacto muito grande na cidade e em seus moradores. A respeito disso, coloca José Amadio (*citado* por Machado, 1998, p. 187), em artigo realizado para a *Revista do Globo*, em 1944, que, por ocasião da inauguração do prédio

[...] cedo começou o grande movimento, pois toda a população saía para as ruas envergando os melhores trajes domingueiros. Porto Alegre estava engalanada e inquieta, vivendo um dia esperado havia dez anos. Inaugurava-se o maior “sobrado” da cidade, o Malakoff [...]. Era o dodói e o orgulho da cidade. Sua fama correu longe.

[...] o novo prédio constituía visita obrigatória para o interiorano de passagem pela capital que recebia, ao voltar para o seu local de origem, a inevitável pergunta: “Viste o Malakoff?”

Mesmo que isso pareça exagerado, e é nos dias atuais, deve-se levar em consideração que os prédios de Porto Alegre, da época, não ultrapassavam os três andares, e mesmo estes, eram excessão na paisagem horizontal da cidade. Esse prédio localizava-se na esquina da Rua

Sete de Setembro com a Praça XV, e abrigava lojas no térreo e moradias nos demais andares. Em meados dos anos de 1950 o Malakoff (Figura 16) foi demolido, sendo considerado remanescente de um passado colonial e entrave para o crescimento e progresso da cidade.



Figura 16 – Edifício Malakoff.

Fonte: Schmitt (2006, p. 24).

Inegavelmente havia um sentimento de ufanismo em relação às edificações mais altas, muitas vezes chamados de arranha-céus. Contudo, há de se considerar que a expressão é utilizada em termos comparativos ao que já existia. Ou seja, em uma paisagem predominantemente horizontal, todo elemento de maior alcance vertical, certamente seria motivo de destaque. Mais do que isso, eram verdadeiros motivos de espanto e orgulho para a população. A verticalidade era identidade do progresso, e Porto Alegre visava ser moderna.

5.1.2 Os Padrões Edifícios

A verticalização no Centro Histórico de Porto Alegre, conforme pode ser observado nos quadros a seguir, apresentou o seguinte padrão: (a) as edificações construídas entre o final da década de 1910 e ao longo da de 1920, tinham entre 6 e 7 pavimentos e o uso principal dessas edificações era para fins de hotelaria; (b) ao longo da década de 1930, o perfil era de edificações de 10 pavimentos em média, com uso residencial, predominantemente, intercalando com alguns de uso também comercial; (c) na década de 1940, o perfil era de edificações de 15 pavimentos em média, com uso mesclado entre residencial e comercial; e (d) na década de 1950, auge da verticalização na cidade, o perfil era de edifícios de mais de 20 pavimentos, com uso predominantemente comercial e escritórios, intercalando, em alguns casos, o uso residencial.

A seguir, são apresentados três quadros com algumas das principais edificações construídas nas décadas de 1930, 1940 e 1950, em Porto Alegre, a partir de levantamento em fonte secundária (VIANNA, 2005) e primárias (Arquivo Público e pesquisa de campo).

Quadro 1. Principais edificações construídas em Porto Alegre na década de 1930

Nome do Edifício	Ano de Inauguração	Número de Pavimentos	Localização	Tipo de Uso
Novo Hotel Jung	1930	10	Av. Otávio Rocha esq. Praça XV	Hotelaria
Cine Imperial	1931	12	Rua dos Andradas	Cinema, escritórios e uso residencial
São Luiz	1934	9	Av. Otávio Rocha	Residencial
Azeredo (atual Jaguarão)	1937	9	Av. Borges de Medeiros esq. Jerônimo Coelho	Residencial
Bica de Medeiros	1937	7	Rua Marechal Floriano esq. Jerônimo Coelho	Residencial
Palácio do Comércio	1937	9	Praça XV	Comércio e Residencial
Santa Rosa	1938	8	Rua Dr. Flores	Residencial
Vera Cruz	1938	15	Av. Borges de Medeiros	Escritórios e residencial
Poty	1939	7	Av. Otávio Rocha esq. Vigário José Inácio	Residencial

Fonte: VIANNA (2005).

Quadro 2. Principais edificações construídas em Porto Alegre na década de 1940

Nome do Edifício	Ano de Inauguração	Número de Pavimentos	Localização	Tipo de Uso
Charrua	1940	13	Av. Salgado Filho esq. Vigário José Inácio	Residencial
Santa Helena	1941	11	Rua Dr. Flores esq. Otávio Rocha	Escritórios
Ipiranga	1941	11	Rua Riachuelo	Residencial
Cruzeiro do Sul	1943	8	Rua dos Andradas	Residencial
União	1943	16	Av. Borges de Medeiros	Escritórios e residencial (hoje somente escritórios).
Cia. Aliança de Seguros Gerais	1943	8	Rua Vigário José Inácio	Escritórios
Ed. Residencial	1944	13	Av. Borges de Medeiros	Sede do IPERGS, até 1948, residencial
Oswaldo Cruz	1945	10	Rua dos Andradas	Escritórios
Sulacap	1949	17	Av. Borges de Medeiros	Originalmente abrigava escritórios e apartamentos. Hoje somente escritórios.

Fonte: VIANNA (2005); Arquivo Público Municipal e Dados de Campo.

Quadro 3. Principais edificações construídas em Porto Alegre na década de 1950

Nome do Edifício	Ano de Inauguração	Número de Pavimentos	Localização	Tipo de Uso
Missões, Fronteira, Planalto	1953 1956	18	Av. Borges de Medeiros	Comercial
Galeria Nossa Senhora do Rosário	1956	23	Rua Marechal Floriano; Rua Vigário José Inácio	Comercial: 520 Salas Comerciais
Jaguaribe	1951	26	Av. Salgado Filho	Residencial e Comercial: 75 Apartamentos; 15 Salas Comerciais
Formac	1957	26	Travessa Francisco Leonardo Truda	Comercial
Cacique	1957	26	Rua dos Andradas	Comercial e Residencial
Malcon	1957	27	Rua dos Andradas; Rua Vigário José Inácio	Comercial
Coliseu	1957	28	Praça Osvaldo Cruz	Comercial: 364 Salas Comerciais
Santa Cruz	1958	32	Rua dos Andradas	Comercial e Residencial: 314 Salas Comerciais e 28 Apartamentos.

Fonte: Arquivo Público Municipal e Dados de Campo. Organização por Ronell da Cunha, 2014.

O padrão prioritário de ocupação das edificações de maior número de pavimentos, construídas ao longo da década de 1950, foi para uso comercial. Até porque, mesmo com o crescimento demográfico elevado, não se justificavam tantas edificações de tal porte para fins residenciais, uma vez que essas edificações tinham alto custo, o que demandaria um grande contingente populacional de alto poder aquisitivo, o que provavelmente seria maior do que a cidade detinha. Mais interessante do ponto de vista econômico, é que os fins fossem comerciais, o que possibilitaria multiplicar sobremaneira o capital investido. Sob o ponto de vista populacional, o uso comercial na realidade significava uma densidade demográfica alta, ao longo do dia, e baixa, à noite e aos finais de semana. Essa situação pode ser apontada como um dos motivos pelos quais o Centro passou a não ser tão atraente para moradia, já que a alta densidade gera problemas de mobilidade significativos, e a baixa densidade noturna é, muitas vezes, vista sob a ótica da insegurança.

Por fim, sob a perspectiva simbólica, ambos os usos, residencial ou comercial, geram um efeito semelhante ao detentor do imóvel. Ter um apartamento em andar alto de um grande edifício, ou ter um escritório, em ambos os casos, o status social é de posição de “superioridade” em relação aos demais. Contudo, há de se ressaltar que, no final dos anos de 1950, as grandes edificações já não eram mais novidade. Não havia mais o mesmo entusiasmo dos primórdios. Porto Alegre já era uma metrópole, não Nova Iorque, mas uma das grandes cidades brasileiras.

5.1.3 A Caracterização Atual

Para finalizar este capítulo, é interessante citar algumas características dessas edificações atualmente. Os edifícios Santa Cruz e Coliseu (Figuras 21 e 22) apresentam-se de forma semelhante. Ambos estão, relativamente, bem conservados e com a absoluta maioria de salas comerciais ocupadas. No Ed. Coliseu, que tem um total de 364 salas, somente 12 não estão ocupadas. Já no Ed. Santa Cruz, este dado não foi disponibilizado, porém em conversa com o zelador do edifício, o mesmo disse haver um número pequeno de salas desocupadas, o qual ele não sabia com precisão. No Ed. Formac (Figura 23), não foi comunicado o número total de salas, uma vez que muitas salas foram unificadas para um uso específico; porém, a informação é de que poucas salas encontram-se desocupadas. Situação semelhante é a do Ed.

Cacique (Figura 24), este de uso residencial e comercial, o qual está quase totalmente ocupado para ambos os usos.

O Ed. Jaguaribe (Figura 25) apresenta uma situação curiosa. O edifício é de uso residencial predominantemente, sendo somente um andar, no caso o 6º, utilizado para fins comerciais, além do Banco instalado no térreo. Do total de 75 apartamentos residenciais, somente 4 não estão ocupados, permanecendo 3 para venda e 1 para alugar. Porém, todas as 15 salas comerciais estão desocupadas. A justificativa mais provável é que, por se tratar de o andar inteiro ser de propriedade de um mesmo dono, e este andar estar todo a venda, é possível que este dono não aceite negociar salas isoladas, o que, obviamente, dificulta bastante a procura. Porém, esta não é uma hipótese confirmada, apenas uma especulação.

Certamente dos edifícios visitados, os que estão com aspecto mais decadente são: Ed. Malcon (Figura 26) e Ed. Galeria Nossa Senhora do Rosário (Figura 27). E isso se observa no uso de suas salas. Embora ambos apresentem boa aparência no andar térreo (principalmente o Ed. Malcon), com todas as salas ocupadas, basta subir três ou quatro andares para se deparar com a realidade dos prédios, que já se observa na fachada. O Ed. Rosário tem um total de 520 Salas Comerciais divididas entre o andar térreo e os demais 22 pavimentos. Pelo número de salas já é possível perceber que são salas pequenas, se comparar-se ao número de salas dos edifícios Coliseu e Santa Cruz, mais altos, e com menor número de salas. Com esse dado, pode-se pressupor que era um edifício para o comércio de menor poder aquisitivo. E esta realidade mantém-se nos dias atuais. É importante destacar, também, que conforme distanciasse do térreo, diminui o número de salas ocupadas. Nos pavimentos superiores chega-se a ter mais da metade das salas desocupadas. O caso do Ed. Malcon é semelhante, e seu estado de conservação é ainda pior. Existe um grande número de salas desocupadas, pelo que se pôde perceber caminhando-se pelos corredores dos andares superiores. Entretanto, esta informação não foi confirmada pela administração do edifício, que disse não ter esse levantamento.

Como forma de ilustrar este tópico, serão apresentadas algumas figuras do Centro de Porto Alegre no período de 1950 e, dos edifícios citados, na atualidade.



Figura 17 - Centro Histórico de Porto Alegre no final da década de 1950.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autores Leo Guerreiro e Pedro Flores.

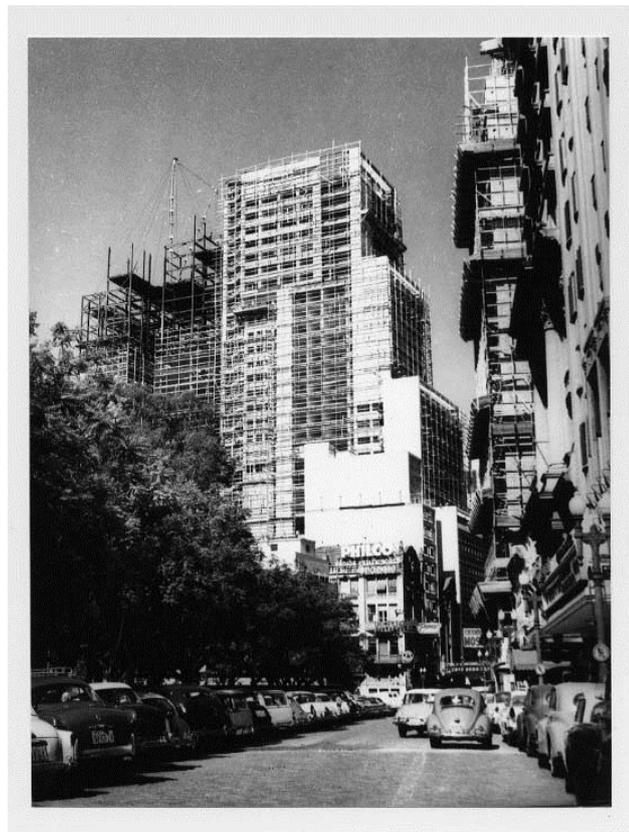


Figura 18 - Edifício Santa Cruz em construção.

Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman. Autores Leo Guerreiro e Pedro Flores.



Figura 19 - Foto da Av. Salgado Filho em 2014, rua com maior índice de verticalização da cidade.

Cinco edifícios com mais de 20 pavimentos em 403 metros de comprimento.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.



Figura 20 - O Centro Histórico visto do Guaíba.

Nesta foto pode-se visualizar alguns dos prédios mais altos da cidade.



Figura 21 - Edifício Santa Cruz ao fundo, de 32 pavimentos, exemplo de construção com recuo em degraus.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.



Figura 22 - Edifício Coliseu, de 28 pavimentos, também construído com recuo em degrau.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.



Figura 23 - Ed. Formac, de 26 pavimentos, localizado na Travessa Francisco Leonardo Truda, esquina Av. Mauá.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.

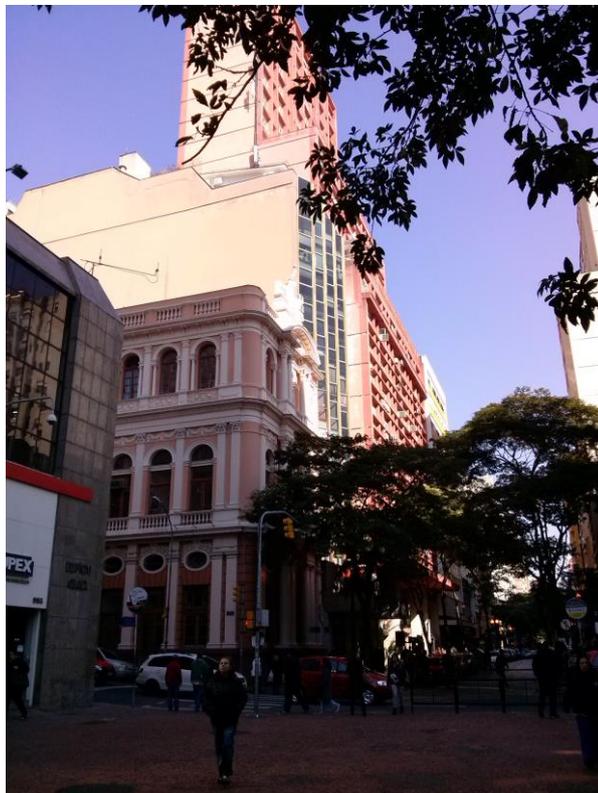


Figura 24 - Ed. Cacique, de 26 pavimentos, ao fundo, localizado na Rua dos Andradas.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.



Figura 25 - Ed. Jaguaribe, de 26 pavimentos, localizado na Av. Salgado Filho.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.



Figura 26 - Ed. Malcon, de 27 pavimentos, localizado nas ruas Andradas e Vigário José Inácio.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.

Nestas duas fotos, unificadas na Figura 26, é possível identificar o aspecto de abandono desta edificação.



Figura 27 - Ed. Galeria Nossa Senhora do Rosário, de 23 pavimentos, atrás do prédio inacabado.

Foto: Ronell da Cunha, maio de 2014.

Com os dados apresentados e analisados, não se pode afirmar, portanto, que o Centro Histórico de Porto Alegre foi abandonado ao final da década de 1950 ou pouco depois. Mesmo que tenha havido um abandono do Centro por parte da elite, o mesmo continua, em sua grande parte, ocupado. Alguns setores do Centro é que precisam de maiores investimentos de forma a melhorar seu aspecto e sua funcionalidade, e com isso, provavelmente, ter seus espaços melhor ocupados e aproveitados, como nos exemplos das duas últimas edificações citadas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Porto Alegre teve seu histórico de ocupação sempre ligado ao Guaíba. Desde os primórdios, ainda no período dos Campos de Viamão, a ocupação do núcleo esteve vinculada ao Porto construído ao sul do espigão. Anos mais tarde, em decorrência das condições naturais, o Porto é transferido para o norte do espigão, local onde até hoje se encontra. É nesta mudança, juntamente com a chegada dos Casais Açorianos, que a ocupação da face norte do espigão torna-se majoritária, fazendo com que esta área fosse mais desenvolvida, condição que persiste nos dias atuais.

Anos mais tarde, já na condição de cidade e capital da Província, Porto Alegre passa a ter sua área expandida através de caminhos que ligavam o núcleo central aos pequenos núcleos descentralizados, os arraiais, os quais não tinham acesso entre si. Esses caminhos foram o princípio do sistema de radiais que existe hoje na cidade. E os núcleos descentralizados constituem a gênese de alguns dos bairros existentes na cidade.

No final do século XIX e início do século XX é que Porto Alegre passa a ter, lentamente, uma transformação em sua estrutura urbana. No governo do Intendente José Montauray, é feito o primeiro Plano de Melhoramentos para a cidade. Esse Plano projetava a construção de algumas ruas no Centro e o alargamento de outras; obras as quais foram executadas nas gestões seguintes. Outro importante acontecimento que marcou o período de Montauray à frente da Intendência, foi a construção do Cais do Porto pelo Governo do Estado, o qual proporcionou um dinamismo na economia do estado e alavancou o Centro da cidade de Porto Alegre.

Nos governos seguintes, as transformações ocorreram de forma mais acelerada. Muitos becos foram alargados, vias importantes foram construídas e novos prédios, dia a dia, eram erguidos na cidade. Em contrapartida, um processo socialmente excludente acompanhava as transformações. Processo esse, promovido pelo Estado, através de suas legislações restritivas quanto a determinados tipos de construções. Todavia, cabe ressaltar que a ação do Estado dava-se a partir das pressões socioeconômicas.

Todo esse contexto é importante ser retomado, pois ele é que permite que ocorra a verticalização na cidade. As primeiras edificações em altura foram construídas junto às novas

vias que foram abertas, ou ruas que foram alargadas. E a isso a legislação urbanística funcionara como estimuladora. A aglomeração da elite no Centro, na primeira metade do século XX, dá-se concomitantemente à exclusão gradual das camadas de baixa renda que se deslocavam para a periferia. As construções em altura que, inicialmente eram usadas para moradia das camadas de alta renda, foram sendo erguidas sobre os terrenos que antes abrigavam os casarões, que, ao serem abandonados pela própria elite, transformaram-se em cortiços que serviam de moradia para a população operária, em geral de baixa renda. Todas essas relações ocorreram no Centro de Porto Alegre ao longo da primeira metade do século XX.

O aumento gradual nas alturas das edificações esteve condicionado a duas situações: (a) a real demanda que a cidade tinha, ou seja, o que justificaria a construção de edificações de determinado tamanho; e, (b) a legislação que existia, se era restritiva ou estimuladora. Isso porque, se em determinado momento a legislação colocava apenas limites máximos de altura dos prédios, em outro momento ela passa a impor os limites mínimos, além de utilizar de incentivos fiscais para que as construções em altura fossem erguidas. O período restritivo dá-se do final do século XIX até o início da década de 1940, quando a legislação impunha apenas os limites máximos. A partir da década de 1940, é que se tornam obrigatórios alguns limites mínimos, sobretudo nas ruas consideradas mais importantes do Centro e nas novas vias. Quanto à demanda, o crescimento demográfico em uma cidade que era altamente centralizada, gerou a demanda para que o processo se materializasse, sem, em contrapartida, esquecer o desejo do governo e da população de ver a cidade transformar-se em uma cidade moderna, verticalizada, como os grandes centros norte-americanos.

É na década de 1950, que Porto Alegre conhece, efetivamente, seus verdadeiros arranha-céus: os edifícios de mais de 20 andares. Construídos em sua maioria naquela década, e para fins comerciais, essas edificações proporcionaram uma aglomeração de pessoas nos pontos os quais estavam localizados, o que gerou alguns efeitos colaterais. A densidade no Centro tornou-se mais elevada do que a situação geográfica podia suportar, e os congestionamentos tornaram-se inevitáveis. Posteriormente, a esse contexto, os bairros passam a ser valorizados, através da realização de obras de tráfego e infraestrutura, além da especialização do comércio. Dessa forma, o Centro começava a ter sua população disputada com os bairros que apresentavam algumas vantagens em relação ao Centro. A massificação do automóvel permitiu que as distâncias fossem minimizadas, o que possibilitou o

distanciamento espacial ao Centro sem aumentar a distância relativa. Possivelmente, essa seja uma parte da explicação do abandono do Centro pela elite.

Quanto à estagnação do crescimento vertical no Centro da cidade ao final da década de 1950, duas explicações são as mais usuais. A primeira é de que o Plano Diretor de 1959 foi muito restritivo, impossibilitando que fossem erguidas construções altas. A segunda é de que, com o abandono do Centro pela elite, não mais se justificariam os prédios em altura, uma vez que os mesmos eram, prioritariamente, utilizados por esse grupo social. Ainda pode-se apontar uma terceira, menos comentada, de que o Centro estaria espacialmente limitado, não permitindo maior crescimento.

Destas justificativas, pode-se considerar, diante do exposto neste trabalho, que a primeira não procede inteiramente. Se o Plano impôs limites, há de se considerar que os limites nos bairros foram bem mais restritivos do que no Centro. Além disso, como citado anteriormente, alguns dos prédios mais altos da cidade foram erguidos, no Centro, no período imediatamente posterior a este plano. A segunda explicação parece plausível. De fato, o uso prioritário das edificações em altura era das camadas de maior poder aquisitivo, e com a ausência deste mercado consumidor, justifica-se a estagnação. Entretanto, muitos desses edifícios adaptaram-se à nova realidade e aos novos mercados. Isso se prova pelo atual índice de ocupação dos edifícios. Apenas alguns deles é que se encontram em parcial estado de abandono. Por fim, a última justificativa é parcialmente correta. O Centro é sim limitado espacialmente, o que é, inclusive, uma condição para tal, a limitação na escala horizontal. Porém, se o mercado assim exigisse, ele ainda teria potencial para crescer em altura em alguns setores menos densos.

Por fim, neste contexto é que se encontra o Centro de Porto Alegre hoje: uma mescla de setores revitalizados, a partir da valorização do Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural; setores de maior dinamismo econômico e outros com aspectos e paisagem decadentes em relação aos dois primeiros.

REFERÊNCIAS

- ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. 1998. **Densidade urbana:** um instrumento de planejamento e gestão urbana. Rio de Janeiro: Mauad.
- ALMEIDA, Maria Soares de. 1999. Gestores da cidade e seus regulamentos urbanísticos: Porto Alegre de 1893 a 1959. In: LEME, Maria Cristina da Silva. (ORG.). **Urbanismo no Brasil:** 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999, 1. ed. p. 102-119.
- CORRÊA, Roberto Lobato. 2005. **O espaço urbano.** 4. ed. São Paulo: Ática.
- DIAS, Tielle Soares. 2011. **A Expansão da Ocupação Urbana sobre o Relevo do Município de Porto Alegre.** Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto de Geociências, Curso de Graduação em Bacharelado em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- FURTADO, Carlos Ribeiro. 2011. **Gentrificação e (re)organização Urbana em Porto Alegre.** 1. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS.
- HAUSMAN, Abrão. 1963. Aspectos da Geografia Urbana de Pôrto Alegre. **Boletim Geográfico do Estado do Rio Grande do Sul,** Porto Alegre, Ano VIII, n. 13, p. 8-31.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2013.
- LEME, Maria Cristina da Silva. 1999. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva. (ORG.). **Urbanismo no Brasil:** 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999, 1. ed. p. 20-38.
- MACHADO, Nara Helena Naumann. 1998. **Modernidade Arquitetura e Urbanismo: O Centro de Porto Alegre (1928-1945).** 1998. 2 v. Tese (Doutorado em História do Brasil) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Curso de Pós-Graduação em História do Brasil, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- NYGAARD, Paul Dieter. 2005. **Planos Diretores de Cidade:** discutindo sua base doutrinária. 1. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

PORTO ALEGRE, Intendência Municipal de. 1893. **Acto n. 22, lei n. 2/1893**. Institui Código de Posturas Municipaes sobre Construcções. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Intendência Municipal de. 1913. **Acto n. 96/1913**. Institui o Regulamento Geral de Construcções. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Intendência Municipal de. 1926. **Decreto n. 53/1926**. Altera o Regulamento Geral de Construcções. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1940. **Decreto n. 239/1940**. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1940. **Decreto n. 245/1940**. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1942. **Decreto n. 115/1942**. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1942. **Decreto n. 118/1940**. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1952. **Lei n. 986/1952**. Dispõe sobre altura das construções. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1953. **Lei n. 1.167/1953**. Limita a altura dos prédios. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1959. **Lei n. 2.046/1959**. Institui o Plano Diretor e fixa normas para sua execução. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. 1961. **Lei n. 2.330/1961**. Altera a Lei n. 2.046/1959. Porto Alegre, RS.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. **Lei Municipal nº 10.364/2008**. Porto Alegre: PMPA/SIREL. 2008. Disponível em:
<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=60>. Acesso em: 22 jun. 2013.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. **Mapa de Bairros**. Porto Alegre: PMPA/SMURB. 2011. Disponível em:
<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/bairros_vigentes_ultima_verso_2011.pdf>. Acesso em: 02 jul. 2013.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal de. **Viva o Centro**. Disponível em: <www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/>. Acesso em: 15 jun. 2013.

RAMIRES, Júlio Cesar de Lima. 1998. O processo de verticalização das cidades brasileiras. **Boletim de Geografia**, v. 16, n. 1, p. 97-105, 1998. Universidade Estadual de Maringá. Disponível: <<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/12156>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

ROVATI, João Farias. 1993. A “fertilidade” da terra em Porto Alegre. In: PANIZZZI, Wrana M.; ROVATI, João Farias. (ORGs.). **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1993, 1. ed. p. 221-239.

ROVATI, João Farias. 1990. **Contribuição ao estudo do planejamento urbano: promoção imobiliária e uso do solo planejado na cidade de Porto Alegre**. 1990. 184 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Curso de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SANTOS, Milton. 2004. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp.

_____. 2005. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp.

_____. 1985. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel.

SANVITTO, Maria Luiza Adams. 2000. Porto Alegre e os ideais de cidade moderna. **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (SHCU, 1990): Cinco Séculos de Cidade no Brasil**, v. 6, n. 3, 2000. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/823>>. Acesso em: 23 mar. 2014.

SCHMITT, Ricardo Morem. ORG. 2006. **O Chalé e a Praça XV: Histórias de Porto Alegre**. 1. ed. Porto Alegre: Telos.

SILVA, Elvan. 1993. Considerações sobre a produção da paisagem urbana. In: PANIZZZI, Wrana M.; ROVATI, João Farias. (ORGs.). **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1993, 1. ed. p. 211-219.

SOUZA, Célia Ferraz de; DAMASIO, Claudia Pilla. 1993. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, Wrana M.; ROVATI, João Farias. (ORGs.). **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1993, 1. ed. p. 133-145.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. 2007. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

SOUZA, Célia Ferraz de. 1999. Trajetórias do urbanismo em Porto Alegre, 1900-1945. In: LEME, Maria Cristina da Silva. (ORG.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999, 1. ed. p. 83-101.

STROHAECKER, Tânia Marques. 2004. A urbanização no Rio Grande do Sul: uma análise preliminar. In: VERDUM, R.; BASSO, L. A.; SUERTEGARAY, D. M. A. (ORGs.). **Rio Grande do Sul: paisagens e territórios em transformação**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004, 1. ed. p. 163-179.

STROHAECKER, Tânia Marques. 2005. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales**, v. IX, n. 194 (13), 1 de agosto de 2005. Universidad de Barcelona. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-13.htm>>. Acesso em: 31 mar. 2014.

VIANNA, Patrícia Pinto. 2004. **O Processo de Verticalização em Porto Alegre e a contribuição da Construtora Azevedo Moura & Gertum**. 2004. 199 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Curso de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

VILLAÇA, Flavio. 2001. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP.

VILLAÇA, Flávio. 2012. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. 1. ed. São Paulo: Studio Nobel.

ZERO HORA, Jornal. **Porto Alegre nas alturas**. Publicado em 13 de abril de 2006. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/aniversario-de-porto-alegre/noticia/2013/03/porto-alegre-nas-alturas-4081680.html>>. Acesso em: 14 jun. 2013.