

Maria Ivone dos Santos

A proposição que me foi endereçada era de trazer, digamos assim, algumas questões sobre meu trabalho artístico e também enquanto pesquisadora e que envolvem a cidade de Porto Alegre. Então estamos aqui com esse vídeo que é na realidade uma parte reduzida, digamos, de uma instalação que foi mostrada em 2014 na Sala Fahrion. E eu tenho um certo interesse continuado por observar uma região da cidade, que é o Arroio Dilúvio, devido ao fato da importância dele para a cidade de Porto Alegre, e também por todos os dramas e todas as questões que ele nos traz, no plano humano e ambiental. Então, a minha fala parte desse local da cidade, desse local geográfico, e eu vou tentar, de certa maneira, ver de que modo o espaço construído e a nossa relação com o ambiente natural mostra um pouco da nossa identidade.

A cidade de Porto Alegre teve seu núcleo de origem nas proximidades do Arroio Dilúvio, que deságua no lago Guaíba. Tanto o traçado do arroio quanto os limites da cidade foram sendo alterados por sucessivos e extensos projetos urbanísticos e de saneamento desde o final do século XIX. Os aterros criaram um território expressivo que avançou sobre o lago, sendo esta área objeto de rateio entre as esferas públicas: municipal, estadual e federal. O processo de ampliação dos limites da cidade gerou apagamentos que, quando observados, revelam os interesses econômicos que existem por trás dessas operações.

A escolha de Porto Alegre para sediar também alguns jogos durante a Copa do Mundo de 2013, foi pretexto para realização de grandes obras públicas: decidiu-se pela ampliação de vias de circulação de automóveis nos acessos do estádio, operações que implicaram na retirada de população de certas áreas, bem como na retirada de árvores que integravam a paisagem urbana. Irei então exercitar a prática da observação vivenciada enquanto prática artística, em contexto urbano, buscando aportar um olhar sobre certos apagamentos e alterações ocorridos na cidade. Nosso ponto de partida é a desembocadura do Arroio Dilúvio no seu traçado anterior, abarcando a Ponte de Pedra onde ele antes passava.

Digamos que a metodologia desse projeto se baseia em incursões sensíveis, em caminhadas, observações da cidade, em descrições e narrativas e no estabelecimento de um banco de dados que nos possibilita desenvolver propostas que problematizem aspectos de apagamento e alteração destes contextos. A pesquisa e suas ações, que envolvem exposições e publicações, além das conversas que venho realizando, buscam desvendar aspectos desses lugares, fazendo ressurgir cenários do passado e do presente e prospectando igualmente sobre seu futuro na cidade.



Figura 1. Ângelo Guido. *Ponte do Riacho*, sem data. PBSA/UFRGS.

Se observarmos a pintura *Ponte do Riacho*, do Ângelo Guido, que está presente nesta exposição¹, vemos o quanto ela funciona como contraponto ao vídeo exibido aqui numa forma reduzida, já que integrou uma instalação na Sala Fahrion, como videoinstalação, que teve também catálogo publicado pela DDC e que está sendo distribuído hoje. Uma questão interessante, e que a mim motivou muita reflexão, foi que nessa pintura a gente vê, não sei se vocês repararam, os arcos romanos da ponte. Eles eram bem mais altos e visíveis do que a gente vê na filmagem do vídeo por mim realizado,

¹ A conversa ocorreu no Salão Nobre da reitoria, em meio à exposição Acervo da Pinacoteca Barão de Santo Ângelo.

o que nos faz imaginar como era essa região antes. Como eram as bordas do Guaíba antes dos aterros? Constatamos que os níveis daquele terreno eram muito mais baixos e que a cidade se elevou em mais ou menos um metro de altura ao longo dos anos, tapando grande parte dos aspectos naturais daquela região.

Nesse vídeo que eu fiz para a instalação *A Ponte de Pedra*, composta de duas videoprojeções que eu elaborei a partir de tomadas fixas dos dois lados da ponte, eu reunia narrativas e chamava a atenção para alguns aspectos do imaginário da Ponte de Pedra. O que havia ali antes, que atividades eram desenvolvidas? Para isso visitei um pouco a cartografia antiga da cidade e me detive no antigo traçado, imaginando como era quando o riacho descia pelos acidentes do terreno, serpenteando a planície fluvial, chegando na Ponte de Pedra antes de desaguar no Guaíba, ao lado do Gasômetro.

Uma série de datas, que eu não vou enumerar aqui, desfilam em minha memória. A ponte foi erguida em 1825. A primeira ponte era de madeira e depois, em 1848, ela foi substituída pela ponte que hoje vemos. Sua construção demorou quase 30 anos e ali foi utilizada mão de obra escrava. Aquelas bases da ponte que se encontram encobertas carregam o testemunho de uma parte importante da nossa história, da ocupação da cidade e também dos conflitos e implicações que isso teve num âmbito cultural ou social.

Outras obras realizadas em Porto Alegre nos séculos XIX e XX, e continuadas no século XXI, alteraram igualmente a morfologia da cidade, ampliando seus limites sobre o lago e produzindo um embate entre o planejamento e as características naturais de planícies fluviais. O processo da observação detecta a mobilização política que se estabeleceu e que buscou conter o avanço das águas. Os sucessivos aterros da orla, o primeiro em 1880 e o último em 1978, tiveram no entremeio a canalização do Arroio Dilúvio nos anos 50, intervenções que, junto com outras, desenharam o sítio urbano de Porto Alegre, escondendo aspectos da paisagem presente nas origens da cidade.

A propósito, eu iniciei comentando da pintura do Ângelo Guido. Falando em esconder, eu conto que atrás daquela pintura foi revelado, pela equipe do acervo da Pinacoteca, que havia uma outra pintura, feita no verso. Esta mostrava uma paisagem natural deslumbrante.

Este encontro com o verso da pintura me instigou a realizar um outro trabalho, *A Ponte de Pedra* e o *Olho d'água*. Esta tensão entre a frente e o verso, o que está encoberto, me fez pensar muito sobre o embate entre natureza e cultura em nossa cidade, instigando-me a outras leituras.

A gente sabe também que a história de Porto Alegre é marcada por diferentes culturas, provenientes da sua colonização. A ocupação inicial foi por povos nômades que aqui viviam, e depois vieram os espanhóis e portugueses, os açorianos. O final do século XIX foi o tempo das imigrações e cada uma foi imprimindo seus traços na cidade. É marcante observar, por exemplo, a presença da cultura alemã na cidade de Porto Alegre, e em todos os prédios imponentes como o Santander, Tumelero, Hotel Majestic, faculdades de Direito e de Medicina da UFRGS. Todos têm a mão do Theo Wiederspahn, um arquiteto alemão que se tornou importante para a nossa cidade.

Ao mesmo tempo, a gente constata os impactos de uma outra projeção, digamos modeladora, que veio pela influência dessas culturas imigrantes, mas que não resistiram ao processo de apagamento. Este aspecto se revela especialmente quando a gente observa incongruências entre alguns edifícios e seu entorno. Para citar talvez uma das incongruências mais visíveis, tomemos como exemplo o Viaduto da Conceição, obra de grande envergadura realizada nos anos 60, que corta uma ambiência da cidade, passando ao lado do prédio do Wiederspahn (hoje pertencente à Tumelero), a menos de três metros do edifício. Esta intervenção provocou um apagamento, alterando as características daquele bairro, antes nobre e hoje degradado. As pessoas não sabem que naquele prédio ficavam os escritórios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. O que significa que esses projetos urbanísticos, que foram se sobrepondo ao ambiente construído, vieram sempre num regime de violência muito forte com relação à paisagem preexistente.

A gente vê isso, voltando ao caso do Arroio Dilúvio, por exemplo, se nos dispusermos a caminhar. Veremos que



muitos dos aspectos encobertos revelam elementos interessantes de nossa identidade. Hoje mesmo, conversando com meus alunos, lembrei da caminhada que fizemos na segunda-feira passada (maio de 2015), quando saímos em grupo do Instituto de Artes e fomos até a ponte do Arroio Dilúvio. Não sei se alguém aqui esteve por lá recentemente, mas agora se pode visitar. O lago foi esvaziado pela SMAM para ser limpo e para atender demandas do Ministério Público.

Com isso tivemos a raríssima oportunidade de ver as bases da ponte com as pedras que ficaram encobertas durante o período de 40 anos. Ficaram encobertas até o lago, por onde antes passava o leito do riacho, ser esvaziado. Então essa caminhada foi bem importante porque a gente pôde ver que a cidade está cheia de marcas da presença do rio invisível, do rio recoberto que foi desviado quando da retificação do arroio. Ao mesmo tempo, é como se essas e outras zonas fantasmas, o arroio, o porto, os edifícios, tivessem camadas que testemunham algum incômodo na cidade. Talvez, ao evocar estes fatos, eu não faça uma indexação suficientemente forte para que a gente possa se posicionar como cidadão, ou possa vagar diante de tantos estímulos e anseios.

Mas o que pensar ao vermos que, onde antes havia uma encosta de morro, se abriu uma passagem para o imponente viaduto. Refiro-me ao Viaduto Otávio Rocha, no centro da cidade. Ao mesmo tempo, a via escavada criou espaço para a existência da Avenida Borges de Medeiros, que vai ligar a zona do centro à zona sul. A construção desse viaduto imponente, e importante para a ambiência arquitetônica da cidade, é feita de uma história muito rica. Lembro de ter visto uma série de imagens que registram sua construção. O viaduto foi um projeto de envergadura. Sua construção durou 20 anos, o tempo entre ser pensado e ser edificado, tendo demorado 8 anos para ser concluído. Quando foi implantado na cidade, ele veio como uma grande obra de qualificação urbana, ao mesmo tempo que deu margem e impulso para que outras obras o sucedessem. Na sequência, houve mais aumento de área de aterro para abrigar a cidade que se expandia.

Vocês conhecem o Pão dos Pobres? Pois ali na frente, onde hoje correm várias ruas e avenidas, inclusive a Borges, havia uma enseada enorme que vinha do Gasômetro, no centro da cidade, e

ia até o Beira-Rio. Este encontra-se construído sobre o aterro. Sabe-se que dois terços da área central da cidade de Porto Alegre estão construídos sobre território criado artificialmente. Há, porém, um processo, uma naturalização destas alterações. Sinto que estamos perdendo a oportunidade de pensar criticamente a construção da cidade de Porto Alegre e refletir sobre nossa identidade. Como ficamos, por exemplo, diante de tanta mobilidade? Isto me remete aos eternos e atuais embates entre ambiente natural e ambiente construído, e a projeções e desejos que fazem nossa cidade. O que desejamos e que cidade queremos?

O que surge quando o leito do Dilúvio torna-se terra firme ao ser desviado? O riacho e a enseada vivem nas fotografias de época, mas desaparecem da nossa vista. O nível do entorno da ponte, ao ser elevado nos anos 60-70, esconde parte dos arcos romanos da sua base. Em virtude da comoção causada pelo anúncio da possível destruição, a ponte foi mantida, sendo inserida num arranjo urbanístico, e foi tombada em 1978 como patrimônio da cidade de Porto Alegre. Evitou-se um radical apagamento da ponte pela mobilização popular. Porém, sabe-se que a intenção do poder público naquela época (estávamos em plena ditadura) era destruir a ponte, aplainar o terreno (ou como diz o pessoal do interior, desejoso de eliminar barreiras naturais: "tem que 'destopar o morro e deixar tudo liso'").

Nos perguntamos sobre os argumentos que determinaram a intervenção realizada no entorno da ponte nos anos 70. Como um marco da paisagem da cidade, um monumento tão importante, ficou com suas bases inundadas em um metro por 40 anos? Por ser um bem tombado essa intervenção é questionável do ponto de vista patrimonial. Percebe-se que no meio do processo político destas transformações todas foram ocorrendo concessões, e que houve pressão de partes interessadas. Fizeram um pouco do que se devia, mas muito menos do que seria necessário. E isso talvez demonstre um outro traço identitário nosso, uma certa hesitação sobre o que é para a gente um valor simbólico.



Outra coisa que é interessante observar na produção do espaço da cidade, e é uma questão que me interessa bastante, é que a gente vai ver as consequências dessas sobreposições e alterações na vida cotidiana das pessoas. A população que morava na região do Dilúvio, na Ilhota, foi sendo deslocada para 20 km mais longe, formando o que hoje conhecemos como Bairro Restinga. E durante muito tempo aquele pessoal ficou só com dois ônibus, um para vir ao centro da cidade, às seis e pouco da manhã, e outro no final da tarde, para voltar do trabalho. E nesse processo todo se observa que houve uma segregação econômica de classes, e que eu acho que nós deveremos olhar com cuidado esta questão, pois mostra um pouco do processo de formação de nossa cidade.



Eu gostaria, nesta fala, de chamar também a atenção para a relação entre a arte e a cidade. Ao relatar esses fatos de história urbana, ao levantar camadas ocultas, a gente vai se dando conta do papel que teve a Bienal do Mercosul na indexação de zonas urbanas importantes, que estavam em processo de precarização e que hoje estão no cerne das discussões urbanísticas, como o Cais Mauá. Foi em 1996, na primeira Bienal do Mercosul, que pela primeira vez a orla do Guaíba foi ocupada. Até então o porto estava isolado da cidade pelo muro, totalmente separado do acesso da população. Foi a bienal que, na execução do seu plano de exposições, possibilitou e deu

a franquia para os moradores de Porto Alegre verem finalmente o rio de uma maneira mais lúdica, criando uma relação apaziguadora.

Com o tempo, isto passou a ter um grande valor para a cidade. As diversas edições posteriores também voltaram a mostrar a vocação da bienal para estabelecer um vínculo entre arte e cidade, propondo formas de ocupação da orla, do Parque Marinha e de tudo mais. Mas nós detectamos que os interesses econômicos surgiam e viram potencial na exploração daquele espaço. Isso criou uma zona de conflito muito grande entre as políticas públicas e a população, que manifestava o desejo de usufruir esse espaço público.

A relação da população com a orla do Guaíba mudou depois das bienais, fomentando uma relação de carinho e vínculo muito grande. Temos o hábito de ver o rio de certa distância. Um dos lugares mais visitados tem sido o quarto andar da Usina do Gasômetro para ver o pôr do sol. É um lugar importantíssimo para as pessoas de todas as camadas de renda, de todas as classes. Então, as discussões que hoje nós presenciamos revelam que os interesses antagônicos já estão na nossa cidade desde muito tempo. Há os que defendem uma cidade espetacularizada e consumível, enquanto muitos outros defendem uma cidade que possamos usufruir e inventar, participativa e que nos acolha. Estamos no meio de um entrevero, entre um projeto de cidade-cenário, voltada para o consumo, seguindo o modelo internacional de Barcelona, Buenos Aires, e o direito à cidade que se reinventa de dentro. Estamos nesse embate sobre o uso e o destino dos espaços públicos da nossa cidade.

É como se a gente pouco ligasse que a área de aterro, criada para ser área pública pelo bem público, está sendo repassada para a iniciativa privada, sob a forma onerosa, durante 25 anos. Então seria necessário, talvez, a gente refletir a identidade gaúcha e pensar o dissenso como uma possibilidade de criar formas de nosso modo de viver a cidade, que serão possíveis se houver a defesa de um



espaço de ação e de uma zona de resistência suficientemente forte para se contrapor à mercantilização hegemônica. Como lidamos com os antagonismos? Lembro de um personagem criado por Luis Fernando Verissimo, o Analista de Bagé, que falava do Joelhaço e da força. Pois parece que a gente lida com os antagonismos na base do empurrão, uma expressão regional que vem marcada por essa ideia de que o dissenso é sempre bipolar, é um ou outro.

Estamos sempre em embate ou criamos zonas de embate? E quais seriam então esses nossos valores? O que defendemos? Se a gente se ativer à questão da cidade também como a cidade da terceira via, a Porto Alegre que durante os Fóruns Sociais 2003 e 2005 soube acolher o futuro e exportou essa ideia inovadora, então eu penso que nosso território, suas contingências e o seu futuro estão abertos. As modalidades de ocupação até então praticadas, a natureza do nosso espaço geográfico, este terreno tão particular, me faz pensar na Porto Alegre que se fez entre contingências, desejos e projeções. Porto Alegre porta as marcas de sua formação multicultural, das muitas raízes – indígenas, portuguesas, negras, italianas, espanholas e alemãs –, enfim, de todos os imigrantes que aqui chegaram.

A cidade que vivemos é tão rica em formas de expressões culturais e tem ares também cosmopolitas, mas parece negar a riqueza que está ora visível, ora invisível: suas águas. Que relação os habitantes estabelecem com o espaço comum? Indiferente de sermos políticos ou usuários, como tratamos o espaço que é público? Vivemos nas bordas de um grande lago, num delta, mas nele jogamos nossos detritos; o negamos e suportamos olhá-lo a distância, do alto de um imponente edifício, apenas como vista. Temos uma relação conflituosa com a água, e penso muito nas projeções de cidades que se sobrepuseram à planície fluvial e alagadiça, como expressões de contingência e de desejo de negá-la.

Porto Alegre guarda as marcas e cicatrizes das modificações pelas quais passou. Processos que produziram apagamentos, mas que geraram paisagens, ambiências e incongruências, como as que encontramos no cotidiano da capital. Não tem um dia que eu não pense nossa cidade, a começar pela Ponte de Pedra. Vou encerrar lembrando o quão impraticável está nossa cidade atualmente – um canteiro de obras permanente –, situação que nos desestabiliza e

favorece o entorpecimento crítico. Pois as operações de apagamento, ao se multiplicarem, multiplicam e impossibilitam que tenhamos uma ancoragem simbólica a partir da cidade física e dos seus pontos de interesse, de seus monumentos.