

A ESTÉTICA URBANA COMO POLÍTICA
THE URBAN ESTHETIC AS POLICY
Benamy Turkienicz
Tradução português-inglês: Equipe editorial

ARQTEXTO 17



“Uma civilização técnico-industrial que não crescesse vinculada a uma intensa atividade artística, estaria ameaçada de deformar-se.” Juscelino Kubitschek.

A ação urbanística em Porto Alegre é urgente: seu Plano Diretor não controla nem estabelece critérios para mudanças de imagem da cidade. A cidade adormece com a certeza de que espaços, visuais e mesmo edifícios considerados importantes, sob o ponto de vista cênico, continuarão a fazer parte do dia seguinte de Porto Alegre. Ao acordar, confronta repetidas vezes, a surpresa da ausência ou do risco de desaparecimento de espaços, de visuais e de edifícios importantes no cotidiano da cidade.

A falta de controle ou de critérios para decidir pela permanência ou surgimento de novas edificações no espaço público não é acidente: a metodologia de aferição do impacto das alterações não é matéria regulamentada ou, ao menos, explicitada, sendo assim sujeita às mais diferentes interpretações. A predominância do subjetivismo das decisões abre comportas para a pressão política e a pressão econômica. Quando as duas se combinam, são raros os argumentos capazes de oferecer resistência. O excesso de subjetivismo na avaliação de impactos ambientais é uma das estratégias do poder econômico e político que, em Porto Alegre a exemplo de outras cidades brasileiras, coloca em risco não só belas imagens urbanas, mas também ameaça a reprodução de importantes práticas sociais. É absolutamente compatível com o excesso de normas reguladoras em que o absurdo da norma (sua falta de lógica) coincide com a ausência de explicação para a existência das coisas boas do cotidiano às quais se acostumaram as pessoas. É como se o cotidiano não precisasse de descrição, explicando-se por si mesmo.

Por exemplo, fotos de um passado não muito remoto, mostram o centro urbano, sala de visitas de Porto Alegre, caracterizado por iluminação pública e pavimentação cuidadosamente desenhados. As imagens de hoje são bem diferentes: as ruas centrais já não ostentam a mesma qualidade, a pavimentação e a iluminação são extremamente heterogêneas, o centro transfigurou-se em imenso e inóspito terminal de transporte coletivo municipal e metropolitano. Suas lojas foram transformadas em lojas de conveniência de beira de estrada (produtos para colocar nas sacolas plásticas e levar no ônibus). Prostitutos, tradicionalmente confinados às ruas perto do Cais do Porto e do comércio atacadista, avançam para as ruas do comércio varejista, consideradas as mais “chiques” de outrora. Tania Rossari (2008), afirma que devemos

(...) pensar na restauração do olhar que qualifica – admitindo-se que a estética urbana se faz perceptível pelos sentidos, e prioritariamente, pela visão. Já não, certamente, um

“A technical industrial civilization that did not grow linked to an intense artistic activity would be threatened to deform itself”. Juscelino Kubitschek.

Urbanistic action in Porto Alegre is urgent: its Master Plan neither controls nor establishes criteria for changing the image of the city. The city falls asleep with the certainty that spaces, sights and even buildings that are considered important, under a scenic point of view, will remain part of the next day in Porto Alegre. When they get up, they repeatedly face the surprise of the absence or the risk of the disappearing of spaces, sights or buildings important to the city’s everyday life.

The lack of control or criteria to decide on the permanence or the emergence of new buildings in public space is not an accident: the methodology for measuring the impact of the changes is not a regulated or, at least, clear subject, thus remaining open to the most diverse interpretations. The excessive subjectivity of decision-making opens the door to political and economic harassment. When the two are combined, few arguments seem to be able to resist them. The use of too much subjectivity in the evaluation of environmental impact is one of the strategies adopted by economic and political powers that, in Porto Alegre and other Brazilian cities as well, endangers not only beautiful cityscapes, but also threatens the reproduction of important social practices. It is compatible with the excess of regulatory standards that the absurdity of such regulations (their lack of logic) coincides with the absence of explanation for the existence of the good things of life to which people became acquainted. It is as if daily life is self-evident and does not need any description.

For example, pictures of a not too distant past show the urban core as Porto Alegre’s “living room”, well characterized by its carefully designed street lighting and paving. Today’s images are quite different: central streets no longer bear the same quality, their paving and lighting are extremely heterogeneous, and the urban center was transfigured into an immense and inhospitable – local and metropolitan – transportation terminal. Shops have been transformed in a sort of “roadside” convenience stores (selling goods to be quickly put inside plastic bags and taken away to the bus). Brothels, traditionally restricted to streets close to the harbor and the wholesale trading area, spread towards the former “fashionable” retail trading streets. Tania Rossari (2008) says:

“We must [...] think about restoring the look that qualifies – assuming that urban aesthetics becomes primarily perceptible to the senses by sight. It is no longer, indeed, a glance at what once existed, but a look at present positivities – to be somehow created or redesigned.”

olhar sobre o que não mais existe, mas um olhar sobre as positivities do presente – a serem criadas ou redesenhadas de alguma maneira”.

Tânia chama a atenção para a predisposição atual em olhar o centro de Porto Alegre de modo negativo-independente do que possa haver ali de bom. Chama a atenção para uma ocasião em que um grupo de alunos seus que não queria fazer certa pesquisa “porque era no Centro e aquilo lá é barra”.

O comentário de Tânia remete para as transformações havidas no Centro e sobre as quais o Sistema de Planejamento de Porto Alegre não teve nenhum controle. O sistema que outrora planejou com cuidado o centro não teve e, aparentemente ainda não tem, as condições para prever e organizar as atividades na área central de Porto Alegre de maneira a dar ao transeunte a sensação de segurança e conforto que antes propiciava. A dificuldade para prever e organizar o investimento público não atinge só o Centro.

O comércio de bairro sofre, em Porto Alegre, um desenvolvimento desordenado. Em vários casos se deteriora enquanto espaço de convívio e cultura local. Comerciantes médios e pequenos, que dão sustentação ao consumo nos bairros, vêm ameaçada a integridade de seus negócios pela progressiva deterioração do calçamento, da iluminação pública e dificuldades de estacionamento. Existe clara dificuldade em oferecer conforto para a clientela em níveis aceitáveis. O que sobra nos shoppings, falta ao comércio dos bairros. Falta investimento público para dar suporte às atividades dos comerciantes locais. Sobram incentivos para o comércio das grandes redes: nos últimos quinze anos mais de um milhão de metros quadrados para shopping centers foram aprovados pela Prefeitura Municipal!

De onde vem esta paralisia, esta falta de investimento público na qualificação dos espaços urbanos? Aparentemente, Porto Alegre ainda vive a expectativa ou fantasia de que é possível construir bons e belos espaços públicos exclusivamente a partir de índices urbanísticos. Seu Plano Diretor não contém qualquer dado que informe sobre a necessidade de conferir esta ou aquela qualidade a qualquer tipo de rua ou avenida, qualquer texto que defina estratégias e metas para qualificar os espaços urbanos. O Plano Diretor determina, basicamente, alturas máximas, recuos mínimos e potencial construtivo, índices construtivos que acabam produzindo enorme heterogeneidade no espaço público ao correlacionar a edificação somente com seu lote. O Plano regulador de Porto Alegre acaba por se tornar extremamente rígido com relação ao tipo de ocupação do lote individual e extremamente frouxo no controle da qualidade do espaço público. Além de criar entraves para o excepcional, fica à margem do conhecimento urbanístico

Tania calls our attention to the current bias to look at the center of Porto Alegre in a negative way – despite whatever good we might find there. She also calls our attention to the day when a group of his students refused to do some research work “because it was in the city center and there is tough”.

Tania’s comments refer to the transformations occurred in the city center, on which Porto Alegre’s Planning System had no control. The System that once carefully made plans for the center was not able, and seems to be still unable, to predict and organize activities in the central area of Porto Alegre in order to return to its users the sense of security and comfort they had before. Moreover, the difficulty to predict and organize public investment is not restricted to the city center.

In Porto Alegre, local commerce suffers a disordered development. In several cases, it deteriorates as a place for living space and local culture. Medium and small traders, which give support for immediate buying needs in the neighborhoods, have the integrity of their businesses threatened by the progressive deterioration of street pavement and lighting, and the lack of parking facilities. There is clear difficulty in providing comfort for customers at acceptable levels. What exceeds in shopping centers lacks in local commerce. Actual public investment is not enough to support the activity of local merchants. Nevertheless, there is abundant incentive for large trading networks: in the last fifteen years the municipal administration approved the building of more than one million square-meters of shopping centers!

Where does this paralysis, this lack of public investment in the improvement of public space, come from? Apparently, Porto Alegre still has the expectation or fantasy that it is possible to build good and beautiful public spaces just from planning guidelines. Its Master Plan does not contain any data providing information on the need to give this or that quality to any kind of street or avenue. There is no text defining strategies or goals intended to qualify urban spaces. The Master Plans regulates maximum heights, minimum side setback, and the area’s constructive potential, building indexes that end up producing enormous heterogeneity in public space, since a building is related only to its particular lot. Porto Alegre’s Master Plan turns out to be very strict concerning the occupation of each lot and very loose regarding quality control of public space. In addition to creating barriers to exceptionality, it remains disconnected from up to date urban knowledge, jeopardizing the future of the city. Urbanistically, Porto Alegre’s Master Plan is an outdated document.

Thinking forward, contemporary urban dynamics rises the need to gather regulations and urban projects in order to answer emerging demands of circulation, housing and

mais atualizado, comprometendo o futuro da cidade. O atual Plano Diretor de Porto Alegre é um documento ultrapassado, urbanisticamente falando.

A dinâmica urbana contemporânea conduz à necessidade de se juntar normas a projetos urbanos que respondam, com visão de futuro, às demandas emergentes da circulação, da habitação e do lazer. Leva necessariamente a pensar a criativa ocupação dos vazios urbanos dotados ou circunscritos por infra-estrutura onerosa já instalada. O prejuízo para Porto Alegre na adoção de uma visão de planejamento ultrapassada é flagrante. Imagens fortes da cidade vão perdendo consistência e não são substituídas por outras com força estética equivalente ou superior. Um exemplo contrário a esta assertiva, mas infelizmente raro, é a aparição na orla do Guaíba, da Fundação Iberê Camargo.

Em Porto Alegre, a preocupação normativa com o lote individual se dá em detrimento de estratégias que enfatizem a qualidade dos espaços de uso coletivo (*res publica*). A cidade se faz aos pedaços e se estraçalha. A imagem compartilhada do centro urbano, tradução da co-responsabilidade entre Estado e cidadão, se esvai, a cidade perde os referenciais a serem preservados. Vale tudo. Os sinais de decrepitude que eclodem principalmente na área central denunciam, mais do que descaso, verdadeira renúncia coletiva a elegância e ao bom desenho.

É como se o Centro não fosse mais a sala de visitas da cidade. De onde vem a renúncia? Em primeiro lugar, da falta de ocupação plural: como as camadas sociais que o ocuparam “nos bons tempos” se deslocaram para outras áreas da cidade, a qualidade urbanística e arquitetônica como fator de atração e fruição passa a se constituir, no Centro, em fator secundário. As classes sociais com maior poder de pressão sobre a administração pública, ao deixarem de usar o Centro para reproduzir seus modos de socialização, deixaram também de se preocupar com sua qualidade estética. A importância dada à dimensão estética simplesmente se desloca para outros pontos da cidade, internalizada em grandes espaços comerciais, os shopping centers.

Em segundo lugar, pela ausência de ações e reações do poder público que contemplou, por décadas, tendências indesejáveis de alteração do Centro histórico e dos centros de bairro como naturais ou, simplesmente, como “inevitáveis”. Ao desproteger o tipo de comércio que “construiu” o centro histórico de Porto Alegre abrindo, de maneira exponencial, espaços para o comércio ambulante, a Administração Municipal renunciou ao papel de guardião da qualidade do Centro. Ao substituir uma praça (Rui Barbosa) por um terminal de transporte e, mais recentemente, adicionando um precário e lúgubre centro de compras para ambulantes no piso superior deste terminal, sacramentando a morte de um espaço aberto público e tradicional na vida da cidade,

leisure. It also necessarily leads to think of a creative occupation of “urban voids” already provided of – or surrounded by – a costly infrastructure. The adoption of an outdated approach to planning causes evident losses to the city. Strong images of the city are progressively losing visual consistency and they are not replaced by others with equal or greater aesthetic force. An unfortunately rare counterexample to this assertion is the construction of the Iberê Camargo Foundation on the Guaíba lakefront.

In Porto Alegre, normative concern with the private lot is stressed at the expense of strategies that emphasize the quality of spaces for collective use (*res publica*). The city is cut into pieces and shatters. The collective image of the urban center, translation of a shared responsibility between state and citizen, has faded. The city is devoid of urban references to be preserved. Everything goes. The signs of decrepitude that broke out in the central area truly denounce, rather than neglect, a collective renouncement to elegance and good design.

It is as if the city center no longer is Porto Alegre’s “living room”. Where does this renouncement come from? Firstly, from the lack of pluralist occupation: since the social strata that lived in the central area in the “good times” moved to other areas, architectural an urban quality as a factor of attractiveness and enjoyment became, in the city center, a secondary factor. Social classes with greater power to pressure the public administration, when leaving the city center in order to reproduce their modes of socialization, also discard their commitment to its aesthetical quality. The importance given to the aesthetic dimension simply shifts to other areas within the city, internalized in large commercial spaces – shopping centers or malls.

Secondly, from the absence of actions and reactions amidst the public administration, which stared by decades at undesirable changings seeing them as just natural or “unavoidable”. Keeping unprotected the kind of commerce that “built” the historical center of Porto Alegre, and exponentially giving space to street trending, the public administration renounced the role of guardian of the quality of urban space in the central area. When substituting a square (Rui Barbosa) for a transport terminal and, recently, adding a precarious and dreary shopping mall for tiny popular shops on the terminal’s top floor, the city authorities also renounced to common sense, acting contrarily to what is already made in major cities in Brazil and worldwide.

This renouncement has nothing to do with ideology or political parties. In cities such as Curitiba, Recife and Belém, municipal administrations of different parties adopted strategies very effective for the renewal of their central areas. Therefore, if such a renouncement is not caused by ill effects of Brazilian “economic model”, if it is

a Prefeitura de Porto Alegre renunciou também ao bom senso, agindo na contramão do que já fazem grandes cidades no Brasil e no mundo inteiro.

Esta renúncia não tem nada a ver com ideologias ou partidos políticos: em cidades como Curitiba, Recife e Belém, administrações municipais brasileiras de diferentes partidos empregaram estratégias regenerativas de centros urbanos de grande efeito. Portanto, se a renúncia não é causada pelas mazelas do “modelo econômico” brasileiro, se não é emulada por diferenças regionais (afinal as três cidades situam-se em três regiões diferentes do país), como explicá-la no contexto portoalegrense? As razões, variadas, não cabem todas neste artigo. Porém, começar a esboçar respostas ou, pelo menos formular questões importantes, é parte dos objetivos deste artigo.

O artigo divide-se em duas partes. Na primeira trataremos o tema Estética do Espaço Urbano em algumas de suas definições. Na esteira destas definições procuramos esclarecer conceitos que servirão de base para analisar diferentes possibilidades/opportunidades aproveitadas por outras cidades para resolver problemas semelhantes aos de Porto Alegre; na segunda parte, Reinventando Porto Alegre, discorre-se sobre estratégias que podem impulsionar a cidade, a partir de uma perspectiva urbanística, a tornar-se esteticamente mais rica e mais atraente.

ESTÉTICA DO ESPAÇO URBANO

O espaço de trânsito de veículos e pessoas bordejado por construções é a imagem mais forte e comum da urbe. Caracteriza-se como espaço plurifuncional, onde ocorrem os mais variados fatos; do comércio à circulação, do ponto de encontro ao local de desfile. O espaço urbano é, por natureza, público, característica que privilegia as diversas expressões humanas, incluindo o comportamento apressado de quem quer chegar mais rapidamente ao seu destino, passando pela satisfação do desejo de caminhar descompromissadamente e encontrar pessoas, além da manifestação coletiva e artística.

Paisagem predominante no cotidiano do homem moderno, o espaço urbano absorve intermitentemente novas imagens que passam a fazer parte da própria paisagem. Imagens estas que sobrevivem da construção de novas obras ou mesmo do arranjo de pessoas no espaço. Espaços despertam diferentes percepções dos passantes que os identificam como regiões de apropriação. A apropriação, caracterizada como apego de longa duração a lugares específicos pode ser interpretada como “direito de uso” alargando o espectro do que poderia chamar de percepção coletiva de posse, aliás prevista pela Constituição Federal de 1988. Posse de objeto imaterial, do direito de ser inspirado pela memória: a imagem,

not emulada by regional differences (the three cities are situated in three different regions of the country), how to explain it in the context of Porto Alegre? The lengthy explanation of the various reasons we can find do not fit in this paper. Nevertheless, it looks forward to outline answers or at least to propose important questions.

This paper is divided into two parts. The first part will deal with the issue of Urban Space Aesthetics in some of its meanings. Following these meanings, it will seek to clarify concepts that will form the basis for analyzing different possibilities/opportunities grasped by other cities to solve problems similar to those of Porto Alegre. In the second part, Reinventing Porto Alegre, it discusses from an urbanistic perspective strategies that may boost the city to become aesthetically richer and appealing.

URBAN SPACE AESTHETICS

The strongest and most common image of the city is that of the space bordered by buildings, channeling the movement of vehicles and people. It is characterized as a multifunctional space where take place a variety of events; from trading to circulation, from the meeting point to the parade lane. Urban place is naturally public, a characteristic that emphasizes the plurality of human expression, including the hurried behavior of someone rushing towards his destination, or the pleasure to take an uncompromised stroll and meet people, beyond any collective and artistic manifestation.

Urban space is the prevalent landscape in the daily life of Modern man, intermittently absorbing images that become part of the landscape itself. These images come from the construction of new buildings or even from the distribution of people in space. Urban spaces evoke different perceptions of passers-by, which identify them as regions of appropriation. Appropriation, defined as long-term attachment to specific places, can be interpreted as “use rights”, thus extending the spectrum of what might be called the collective perception of ownership, which is by the way anticipated by the Federal Constitution (1988). The possession of an immaterial object, the right to be inspired by the memory: the image, as an immaterial object that turned into mnemonic reference, helps the individual to situate himself in the passage of time, his time; the image that evokes reminiscences, and at the same time makes him part of the transformations that have occurred. The image that brings the capability to judge these transformations as positive or negative, activating ideas about the society in which one lives. In other words, urban images are clues to the description of a society that moves in streets and avenues.

It is annoying to experience or to feel the decrepitude of places that used to be symbolically understood as the most

como objeto imaterial que, transformada em referencial mnemônico, ajuda o indivíduo a situar-se no tempo, seu tempo; a imagem que evoca suas reminiscências, e, ao mesmo tempo, torna-o parte das transformações ocorridas. A imagem que traz a possibilidade de julgar, nestas transformações, aspectos positivos ou negativos, ativando idéias sobre a sociedade em que vive. Em outras palavras, imagens urbanas constituem referências para a descrição de uma sociedade que se movimenta em ruas e avenidas.

Vivenciar ou sentir como decrépitas partes que costumam ser entendidas como simbolicamente mais importantes de uma cidade não deixa de ser preocupante. Sabemos que a importância atribuída aos centros urbanos não decorre, simplesmente, da maior ou menor facilidade de acesso, mas pela presença de equipamentos e de atividades referenciais para a cidade. A “centralidade do centro” não é eufemismo muito menos redundância. Afirma-se pela atração quotidiana de indivíduos que para lá acorrem em busca de bens e serviços. Afirma-se pela certeza do pluralismo, da diversidade e da complexidade permeada pelo aleatório. A presença de diferentes atores sociais, de diferentes comportamentos é uma das características principais das áreas centrais em qualquer cidade. O enfraquecimento destas características costuma ser visualmente percebido pelos transeuntes destas cidades

É equivoco pensar que a presença majoritária de faixas de baixa renda nas áreas centrais é automático sinal de democratização do centro urbano. O gradual desmonte das características originais do centro de Porto Alegre em seu simbolismo histórico foi fragilizado não só pela dilapidação do patrimônio arquitetônico mas, também, pela diminuição de suas características de pluralidade, diversidade e complexidade. Isto acabou implicando na gradual privação das faixas de baixa renda das possibilidades de consumo de bens e serviços em espaços de grande qualidade urbanística, ou seja, nos espaços que mais frequenta. O atual espaço de circulação do Centro de Porto Alegre não só é ruína do passado mas, simbolicamente, um retrato da renúncia administrativa de mantê-lo importante para todos os munícipes. Abandoná-lo desta forma implica em convencionar, em aceitar tacitamente que nem todos precisam de qualidade urbanística.

Renunciar ao *ethos* do centro urbano significa também renunciar a dimensão criativa implícita num passado nem tão remoto: suas alterações mais antigas foram resultado de busca incessante pela reprodução de seu papel. Se renunciar a ser o Centro que historicamente foi, terá que resolver o que fará com suas estruturas edificadas comprometidas com as funções atuais. A capacidade de adaptação é, entretanto, limitada em que nem todas as estruturas construídas serão de fácil conversão. Bancos, autarquias

important of a city. We know that the importance given to central urban areas does not arise just from greater or lesser accessibility, but from the presence of referential equipment and activities related to the city. The “centrality of the center” is neither an euphemism nor a redundancy. It is stressed by the everyday gathering of people who flock there in search of goods and services. It is also stressed by the certainty of pluralism, diversity and complexity, permeated by randomness. The presence of different social actors in different behaviors is one of the main features of central areas in any city. The weakening of these characteristics is often visually grasped by passers-by.

It is a mistake to think that the prevalent presence of low-income people in central areas is automatically a sign of the democratization of the urban center. The gradual dismantling of the original characteristics of Porto Alegre’s central area, depriving them of their historical symbolism, weakened not only by the dilapidation of the architectural heritage but also by decreasing the characteristics of plurality, diversity and complexity. At the end, it denied to low-income people the possibility of having access to goods and services located in high quality urban spaces, i.e., in the spaces he mostly uses. Current circulation space in the center of Porto Alegre is not only a ruin of the past, but it is also, symbolically, a portrait of the administration renouncement of keeping it meaningful for every citizen. To abandon it in such a way implies tacitly accepting that not everyone needs urban quality.

To renounce the *ethos* of the urban center also means to renounce the creative dimension that was implicit in a not so remote past: its earliest changes were the result of a relentless pursuit of reproducing its role. If it renounces to be the Center it has historically been, it shall have to decide what it will do with all the built structures compromised with present functions. However, there is a limit to adaptability. Not every built structure will be easily converted. Banks, public buildings and government offices, for example, will not be easily converted into housing.

When the City of London has faced an imminent withdrawal of large corporations from the new developments in Canary Wharf (London Docklands), it readily revised concepts of urban planning that created difficulties for the construction of tall buildings. Because of this process, buildings as the Swiss-Re, with over 80 floors, were inserted into an urban fabric set in the Middle Ages. The boroughs, i.e., the decentralized administrative division of London (corresponding to our neighborhoods), must have facilitated the revision. The transfer to Canary Wharf might lead the City, an active business center (one of the largest in the world), to become an open-air museum. The reaction of the London borough demanded creativity in a “high-pressure”

e sedes de instituições públicas e privadas não serão facilmente convertidas em, por exemplo, residências.

Quando a Prefeitura da City de Londres foi confrontada com a iminente evasão de grandes corporações para os novos empreendimentos em Canary Wharf (London Docklands), prontamente revisou conceitos de planejamento urbano que criavam dificuldades para a construção de edifícios altos. Como resultado deste processo, edifícios como o Swiss-Re, com mais de 80 pavimentos, foram inseridos em malha urbana configurada na Idade Média. A divisão administrativa descentralizada nos *boroughs* (correspondentes aos nossos bairros) de Londres deve ter facilitado a revisão. A mudança para Canary Wharf poderia levar a City, de ativo centro de negócios (um dos maiores do mundo), a museu a céu aberto. A reação do *borough* londrino exigiu criatividade numa situação de alta pressão cultural: a possibilidade de intervir num tecido histórico, altamente consolidado resultou da compreensão de que o congelamento de imagens pré-existentes não seria o melhor caminho para preservar o mais importante da City. Foi necessário, para tanto, descrever a cidade em sua trajetória para entender que as transformações sempre fizeram parte da história da City. Quadros de Canaletto foram utilizados para mostrar como a paisagem em transformação se fez parte integrante da ontologia do espaço da City (Tavernor, 2008). As progressivas transformações constituem partes das reações dos seus habitantes para fazer evoluir seus modos de produção.

Entender a trajetória de uma cidade implica em reconhecer suas características de geração. As chamadas "tendências desejáveis" ou "tendências indesejáveis" são determinadas por princípios generativos que condicionam o rumo do seu crescimento. Tais princípios não são perenes. Em algumas cidades permanecem ditando o percurso de crescimento, em outras "de-generam" isto é, adotam outro princípio. Manter uma característica generativa pode ser desejável ou indesejável, dependendo de resultados possíveis de antever. É preciso, portanto, entender as raízes do desejável e do não desejável. Em se tratando de características generativas de cidades de médio e grande porte, não é tarefa tão simples como alterar a fisionomia de uma rua ou avenida. Sabemos que cidades se constroem ao longo de décadas ou séculos. Cada elemento interposto não é neutro em relação a qualquer tipo de tendência: trabalha a favor ou contra. A mera repetição de elementos de uma trajetória considerada positiva poderá determinar uma trajetória indesejável. Nestes casos é preciso inovar, sugerir novos princípios capazes de assegurar a manutenção de características positivas existentes e a criação de novos e bem sucedidos elementos urbanos.

Paris tem, na sua área central, duas características marcantes que resultaram da intervenção haussmaniana: as

cultural situation: the possibility to intervene in the highly consolidated historical fabric resulted of the understanding that the freezing of pre-existing images would not be the best way to preserve the City's most important features. To do so, it was necessary to describe the city's timeline in order to understand that changings have always been part of the history of the City. Canaletto's paintings were used to show how in the City a changing landscape became an integral part of the ontology of space (Tavernor, 2008). Progressive changes are part of the reactions of its inhabitants to develop their modes of production.

Understanding the trajectory of a city involves recognize its generative characteristics. The so-called "desirable trends" or "undesirable trends" are determined by generative principles that condition the direction of its growth. These are not everlasting principles. In some cities they keep dictating the course of growth, in others they "de-generate", i.e., they adopt another principle. Maintaining a generative characteristic may be desirable or undesirable, depending on the results we can foresee. Henceforth, we must understand the roots of the desirable and the undesirable. In the case of generative characteristics of medium and large-size cities, it is not so simple a task as changing the physiognomy of a street or avenue. We know that cities are built over decades or centuries. Each new element brought is not neutral with respect to any kind of trend, working for or against it. The mere repetition of elements belonging to a successful trajectory may cause an undesirable trajectory. In that case, it is mandatory to innovate, to suggest new principles that will ensure the permanence of existing positive characteristics and the creation of new and successful urban elements.

Paris has in its central area two striking features, which resulted of the Haussmanian intervention: the avenues and the circles. Whoever looks at a map of Paris will easily realize that the circles are distributed at regular intervals. Who walks in Paris, when he comes to a traffic circle, will also easily notice a change in the type of occupation of urban space. The confluence of avenues and boulevards at a point not only determines an alternated perception of urban space, but also gives rise to two phenomena: an aesthetic one, and an instrumental one. The aesthetic phenomenon concerns the circle's visual synchronization from each axis of movement, which makes it immediately attractive. The attractiveness produced by the synchronization of the sight makes monuments or works of art built there to have a preponderance over the entire circulation axis. The experience of the monument is gradually offered to the passer-by, who discovers its monumentality in different scales of relationship with the avenue. The instrumental dimension is in the correlation between axis and monument:

avenidas e as rotundas. Quem olha o mapa de Paris facilmente percebe que as rotundas estão distribuídas em intervalos regulares. Quem caminha em Paris, quando chega a uma rotunda também facilmente percebe uma alteração no tipo de ocupação do espaço. A confluência de bulevares e avenidas num ponto não só determina uma alternância de percepção do espaço urbano, mas também enseja dois fenômenos: um estético e outro instrumental. O fenômeno estético diz respeito à sincronização visual da rotunda a partir de cada eixo de circulação, o que a torna imediatamente atraente. A atração despertada pela sincronização do olhar faz com que monumentos ou obras de arte ali construídas tenham preponderância para todo o eixo de circulação. A experiência do monumento é gradualmente oferecida ao transeunte, que o percebe em diferentes escalas de relacionamento com os bordos da avenida. A dimensão instrumental está na correlação entre eixo e monumento: sendo cada monumento diferente do outro, o transeunte identificará com maior facilidade em que ponto está “no mapa” da cidade, funcionando com um verdadeiro GPS municipal. Distribuídas em intervalos regulares, as rotundas asseguram coesão no traçado parisiense, criando eventos locais num tecido urbano de grandes proporções. A distribuição assegura não só uma consistência de traçado mas faz com que haja alternâncias de percepção do espaço. A riqueza do traçado de Paris, obtida com a destruição de boa parte do tecido pré-existente, mostra que trajetórias consolidadas podem ser transformadas positivamente e com alto impacto. Mostra que alterações em eixos de circulação principais, se feitas de maneira consistente, juntando a necessidade de circulação à fruição do espaço urbano, podem produzir impactos positivos para toda a cidade.

A modernização de Paris, estimulada pelos novos meios de transporte urbanos, determinou que os princípios de crescimento até então adotados fossem alterados. Para que Paris pudesse continuar a ser o centro simbólico, político e econômico da França foi preciso identificar, na violentação do existente, a própria natureza de sua preservação. O exemplo parisiense lança a questão do poder de decisão sobre quem decide o quê e como, que transcende o período haussmaniano e avança até os nossos dias. Quando se trata de se decidir entre o que preservar e o que destruir, a questão de nossos dias não é somente saber identificar, mas também consensualizar a compreensão do que pode ou não ser transformado. A resposta a esta questão pode e talvez deva ser vislumbrada em duas dimensões: uma de ordem retrospectiva, voltada para exemplos da história das cidades e a outra prospectiva, voltada para importância do planejamento urbano na alteração de tendências indesejáveis do desenvolvimento urbano.

given that each monument is different from another, the passer-by will easily locate himself in the city “map”, which works as an actual GPS to the city. Distributed at regular intervals, the traffic circles allow the cohesion to the Parisian tissue, creating local events amidst a large-scale urban fabric. This distribution not only ensures consistency of layout, but also produces an alternating perception of space. The richness of the Parisian fabric, accomplished by the destruction of much of the pre-existing tissue, shows us that consolidated trajectories can be positively transformed with high impact. It shows that changings in main movement axes, if consistently joining the need for continuous movement to the fruition of urban space, can produce positive impacts for the entire city.

The modernization of Paris, stimulated by new means of urban transport, has determined changes in growth principles so far adopted. To keep Paris the symbolic, political and economic center of France it has been necessary to identify in the violence against the existing city the very nature of its preservation. The example of Paris casts the issue of decision-making, of who decides, when decides, and how decides, which transcends the haussmanian period and reaches our days. When it is the case to decide what to preserve from destruction and what to destroy, the present question is not only how to identify, but also how to reach a consensus in the understanding of what can or cannot be transformed. The answer to these questions may be, or perhaps must be glimpsed in two dimensions: one, retrospective, oriented to examples taken from the History of cities; the other, prospective, focused on the importance of urban planning to change undesirable trends of urban development.

In the retrospective dimension, it is worth noting that until a certain moment cities such as Paris developed positively without plans to rule their evolution. Qualified evolution without plans does not happen by accident. Recent studies¹ show that incremental qualification stems from the shared perception of generative principles, which become part of what is often called the “collective unconscious”. This term arises as the allegory of an impersonal brain, whose constituents are present in urban space, either in natural landscape or in the artificial landscape defined by streets, avenues and buildings. This paper is not fit to evoke the triggering elements that activate the collective unconscious, responsible to the sharing of practices or individual decisions tacitly consensual among urban dwellers. The silent sharing of perceptions is not restricted to accepting imitations, but as part of the same process that evokes the past, it cyclically releases the roots of its destruction by the new, the unexpected.

The History of cities also shows that the incremental process, circumstantially, has limits. Hillier and Hanson

Na dimensão retrospectiva, vale lembrar que cidades como Paris evoluíram de forma positiva até certa época sem que planos governassem tal evolução. A evolução qualificada sem planos não acontece por acaso. Estudos recentes¹ demonstram que a qualificação incremental decorre da percepção compartilhada de princípios generativos que acabam fazendo parte do que, muitas vezes, costuma-se denominar de “inconsciente coletivo”. Tal denominação brota, como alegoria, de um cérebro impessoal cujos elementos constituintes estão presentes no espaço urbano quer seja na paisagem natural, quer seja na paisagem artificial definida por ruas, avenidas e edifícios. Não cabe, neste texto, evocar os elementos de ativação deste inconsciente, responsáveis pelo compartilhamento de práticas ou decisões individuais tacitamente consensualizadas entre os habitantes urbanos. O compartilhamento silencioso de percepções não se restringe a aceitar imitações mas, como parte do mesmo processo que evoca o passado, ciclicamente lança a raiz de sua destruição pelo inusitado, pelo novo.

A história das cidades também demonstra que o processo incremental tem, circunstancialmente, limites. Hillier e Hanson (1984) comentam que as cidades se desenvolvem, genericamente, de duas maneiras: a partir de uma ordem local, sem planos, ou a partir de uma ordem global, caracterizada por planos. O modo local fez com que a configuração pré-haussmaniana de Paris oferecesse dificuldades à modernização demandada. Sob o ponto de vista da circulação e transportes a obsolescência era flagrante. A cidade carecia de equipamentos e serviços capazes de absorver as demandas emergentes de um Estado mais forte e mais poderoso. Foi preciso intervir, de forma planejada, para responder às dificuldades que o modo local de crescer não resolvia. Embora não tendo as características de consenso da etapa anterior, as decisões tomadas mostraram-se, ao longo do tempo, como eficazes e desejáveis.

A visão urbanística, na época barroca, pautava pela sincronização de grandes eixos de circulação com espaços e edificações monumentais. Comumente caracterizada por historiadores como autoritária e associada ao combate de movimentos sociais emergentes, a visão barroca vinculou a solução de problemas operacionais à demandas estéticas em relação ao transeunte. Ao levar em conta o impacto que o espaço de circulação teria sobre o transeunte, a pé ou em veículo, o Plano de Paris estabeleceu princípios de planejamento que mantém a cidade, até hoje, como uma das capitais mais atraentes do mundo. Seus espaços impactam, pela harmonia e beleza, não só parisienses, mas turistas que para lá vão com a simples intenção de circular por suas ruas e avenidas. Circular pelo prazer de circular.

(1984) comment that cities generally develop in two ways: from a local order with no plans or from a global order characterized by plans. The local mode induced the pre-haussmanian configuration of Paris to bring difficulties to the demands of modernization. From the point of view of circulation and transport, the obsolescence was flagrant. The city lacked equipment and services to absorb the emerging demands of a stronger and more powerful State. It was necessary to intervene in a planned manner to meet the difficulties that the local mode of growth did not surpass. Although devoid of the consensual characteristics of the previous stage, the decisions taken proved to be, along a timeline, effective and desirable.

The design of Baroque cities was guided by the synchronization of major axes of circulation and monumental spaces and buildings. Commonly characterized by historians as authoritarian and associated to the repression of emerging social movements, the baroque vision linked the solution of operational problems to aesthetic demands related to pedestrians. By taking into account the impact that the circulation space would have on passers-by, on foot or by vehicle, the Plan of Paris established planning principles that make the city, today, one of the world's most attractive capital cities. The harmony and beauty of its spaces affects Parisians and tourists as well, visitors who go there just to move through its streets and avenues. To stroll for the enjoyment of strolling.

To Certau (1994)

“...walking is for the urban system as statements are for the tongue or for utterances. In the most elementary level, it causes a triple “enouncing” function: it is a process of appropriation of the topography by the pedestrian (as well as the speaker appropriates and grasps the tongue); it is the spatial realization of the place (as the act of speech is the audible realization of the tongue); and, finally, it implies relationships between different positions.”

Moving beneath beautiful and pleasant spaces is also being able to make people to get out of their homes (even when remotely located) for the sake of experiencing aesthetic sensations. Paris is one among many examples, such as London and Vienna, which may be drawn to demonstrate the importance of urbanistic action. These cities used the best technological expertise available to answer operational requirements and, at the same time, picked beauty as a planning goal.

Nowadays it is inadmissible to plan cities without linking a proper answer to circulation demands to the poetic experience of walking spaces. Many areas of modern cities have been criticized for “trivializing” the

Para Certau (1994)

“(…)caminhar está para o sistema urbano como a enunciação está para a língua ou para os enunciados proferidos. No nível mais elementar, tem como efeito uma tríplice função “enunciativa”: é processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é realização espacial do lugar (assim como o ato da palavra é uma realização sonora da língua); e, finalmente, implica relações entre posições diferenciadas”.

Circular em espaços belos e agradáveis é também capaz de fazer com que pessoas saiam de suas casas (ainda que localizadas em lugares remotos) pelo prazer de experimentar sensações estéticas. Paris é um, entre vários exemplos, como Londres e Viena, que podem ser utilizados para demonstrar a importância da ação urbanística. Tais cidades usaram o melhor do conhecimento tecnológico disponível para contemplar demandas operacionais e, ao mesmo tempo, posicionaram a beleza como objetivo de planejamento.

Em nossos dias, é inadmissível planejar cidades sem vincular a correta satisfação das demandas de circulação à poética de vivenciar dos espaços percorridos. Muitos espaços de cidades modernas foram criticados por “banalizar” a experiência do espaço urbano. A imagem banal, explicada como aquela que não provoca emoção e não emula o prazer, é contraposta à imagem poética, que captura o transeunte, estabelecendo um diálogo imediato com seu inconsciente. Contraponto de cidades inóspitas, Paris, Viena, Londres, Chicago, Nova Iorque, entre outras, conseguiram adequar-se aos novos tempos sem perder suas características poéticas.

Bachelard (1988) esclarece:

“(…)a imagem poética não está submetida a um impulso. Não é o eco de um passado. É antes o inverso: pela explosão de uma imagem o passado longínquo ressoa em ecos e não se vê mais em que profundidade esses ecos vão repercutir e cessar. Por sua novidade, por sua atividade, a imagem poética tem um ser próprio, um dinamismo próprio. Ela advém de uma ontologia direta. A ontologia pressupõe certo grau de vínculo entre o espaço, em sua estrutura profunda, e o transeunte estimulando uma relação intersubjetiva através da noção de repercussão”.

A natureza do alcance plural da imagem urbana tem uma significação que se institui no impacto ou emoção que causa no receptor. A poética do espaço residiria no jogo de ações e reações numa contínua transformação de imagens, construindo a experiência estética deste espaço.

experience of urban space. The ordinary image, explained as that which causes no excitement and pleasure, is opposed to the poetic image, which captures the passer-by immediately, thus establishing a dialogue with his unconscious. Counterpoint to inhospitable cities, Paris, Vienna, London, Chicago, New York, among others, managed to adapt themselves to changing times without losing their poetic characteristics.

Bachelard (1988) states:

“...the poetic image is not subjected to an impulse. It is not an echo from the past. It is rather the reverse: echoes from the distant past resound after the explosion of an image, and we see no more how deep those echoes will reverberate and fade. For its novelty, for its activity, the poetic image has a nature of its own, a dynamic of its own. It comes from a direct ontology. Ontology presupposes a certain degree of relationship between the deep structure of space and the passer-by, so encouraging an intersubjective connection through the notion of repercussion.”

The nature of the plural range of the urban image has a meaning that establishes itself upon the impact or emotion it causes on the receiver. The poetics of space would lie in the game of actions and reactions, in a continued transformation of the images that constitute the aesthetic experience of this space. The use of a space, in this perspective, is an act of permanent fruition and, at the same time, an intervention of this space and at the same time, in this space.

Aesthetic experiences in urban centers involve, as a rule, the agents that occupy and change space. They are at the same time agents of intervention and agents of the urban scene. The idea that urban space becomes a stage for the performance of its agents changes and identifies each agent in this space as an actor. The monumentalization – sometimes (Berenstein, 2008) erroneously called “aesthetization” – of space can often contribute positively to the self-esteem of everyday actors, and to attract outsiders to participate in urban scenes without having to pay for it.

Borja (2008) argues,

“...the Center ... should belong to all citizens, and therefore we must make it accessible. This means not only to provide public transportation: we would have to do something happen in the city center so that people feel comfortable, safe, or invited to get there.” He continues: “...the other side of the coin would be to make the periphery monumental.”

His argument is based on the idea that in the city periphery it is not enough to solve problems of housing,

O consumo de espaço, nesta perspectiva, constitui ação de permanente fruição e, ao mesmo tempo, de intervenção deste/neste espaço.

As experiências estéticas em centros urbanos envolvem, como regra, os agentes que ocupam e modificam o espaço. São agentes simultâneos das intervenções e da cena urbana. A idéia de que o espaço urbano se converte em cenário para a performance de seus agentes, transforma e identifica cada agente como um ator deste espaço. A monumentalização – por vezes (Berenstein, 2008), erroneamente, denominada de “estetização” – do espaço pode, muitas vezes, contribuir positivamente tanto para a autoestima dos atores do cotidiano como para a atração de forasteiros para participar de cenas urbanas sem pagar ingresso.

Borja (2008) advoga que

“(…) o Centro […] deveria pertencer a todos os cidadãos, e, portanto, teríamos que tornar o Centro acessível. Isso significa não apenas meios de transporte; teríamos que fazer algo lá no Centro para que as pessoas se sentissem à vontade, seguras, ou que se sentissem atraídas para ir até o Centro…”

E continua “(…) O outro lado da mesma moeda seria monumentalizar a periferia.”

Sua argumentação baseia-se na idéia de que, na periferia, não basta resolver somente os problemas de moradia, de serviços, etc.: é preciso também gerar qualidade de vida urbana, gerar visibilidade, gerar auto-estima. A estratégia para alcançar tal qualidade nos bairros populares seria usar os melhores materiais, e ter cuidados redobrados com o projeto urbanístico e das edificações. Exemplos desta atitude não faltam em cidades como Roterdã e Amsterdã, na Holanda, Copenhage, na Dinamarca e Barcelona e Madri na Espanha.

A monumentalização da periferia, para Borja, significaria “(…) marcar simbolicamente o território, tornar esses bairros visíveis e mais interessantes.”

Os novos centros urbanos, as áreas de nova centralidade, precisam constituir nós de comunicação, os edifícios novos, por iniciativa pública, devem melhorar a imagem da zona, em nível público e privado. Para Lerner (2008) “(…) os projetos se justificam não em relação aos benefícios que geram por resolver um problema concreto, mas como um passo à frente para a qualidade da cidade.” Lerner entende que, “além de resolver problemas concretos, além de funcionais, os edifícios têm que ser bonitos também(…)”

Borja é contundente

“(…) Não podemos fazer dois tipos de projeto: um projeto para o Centro e outro projeto para bairros mais populares.

services, etc. It is also necessary to generate a good quality of urban life, to generate visibility, to generate self-esteem. The strategy to achieve such quality in poor neighborhoods would be using the best materials available, and be very careful with building and urban design. Examples of that attitude abound in cities like Amsterdam and Rotterdam, in the Netherlands, Copenhagen, in Denmark, and Barcelona and Madrid, in Spain.

The monumentalization of the periphery would mean to Borja “...symbolically marking the territory, and making these neighborhoods visible and more interesting”. The new urban centers, the areas of new centrality, must become communication hubs. New buildings, by public initiative, must improve the image of the area on both public and private levels. For Lerner (2008), “... projects are validated not by the benefits they generate for solving a concrete problem, but as a step forward towards improving the city”. Lerner believes that “in addition to solving concrete problems and to being functional, buildings must be beautiful as well.”

Borja is assertive:

“...We cannot do two types of projects: a project for the city center and another project for the most popular neighborhoods. No! If there are two types of projects, the best must be made for those neighborhoods. We must “make city” that way, as a whole, we must start by a statement of citizens’ rights, because public policies are validated not because they were elected, not because they were chosen, or even not because they were chosen by some competent professionals. Urban projects and public policies are validated when they are responsive to citizens’ rights. Moreover, what are these rights? They are not only rights to housing. There is the right to be seen, to be recognized, there is the right to accessibility, to public spaces, to centrality, and so on.”

The discussion proposed by Borja and Lerner on the aesthetics of the city periphery is complementary to the discussion about the aesthetics of urban centers. That is, to consider the question of the aesthetics of popular neighborhoods as “peripheral” to the discussion of the aesthetic quality of cities would be to condemn them to a secondary role in the issues that define the quality of urban life. In Porto Alegre, there is an old and successful example of urban quality brought to a popular neighborhood: the so-called Vila do IAPI. Built (Derois, 2004, Barbosa, 2007) in the 1940s, the IAPI neighborhood, as it is known in Porto Alegre, is characterized as a remarkable example of urban quality built in the urban periphery, gradually integrated into the growing urban fabric of the city. Its architectural features, seen from the main

Não! Se houver dois tipos de projeto, os melhores têm que ser para os bairros populares. Temos que fazer a cidade nesse sentido, cidade integral, temos que partir de certa redefinição dos direitos dos cidadãos, porque as políticas públicas são justificadas não por que eles foram eleitos, não por que foram escolhidas, ou porque alguns profissionais bons as escolheram; os projetos urbanos, as políticas públicas são justificados porque dão uma resposta aos direitos dos cidadãos. E quais são os direitos? Não são direitos apenas à moradia; é o direito de ser visto, de ser reconhecido, é o direito à acessibilidade, a espaços públicos, à centralidade, e assim por diante.”

A discussão proposta por Borja e Lerner, sobre a estética da periferia, é complementar à discussão sobre a estética dos centros urbanos. Ou seja, considerar a questão da estética dos bairros populares como “periférica” na discussão sobre a qualidade estética das cidades equivaleria a condená-los a um perene papel secundário nos aspectos que definem a qualidade da vida urbana. Em Porto Alegre temos um exemplo tão bem sucedido quanto antigo de qualidade conferida a bairros populares: é o caso da chamada Vila do IAPI. Construído (Derois, 2004; Barbosa, 2007) na década de 1940 em Porto Alegre, o bairro IAPI, como é conhecido em Porto Alegre, caracteriza-se como um notável exemplo de qualidade urbanística construída na periferia urbana que teve, ao longo do tempo, marcada integração ao tecido urbano da cidade. Suas características arquitetônicas expõem, para as avenidas principais que passam pelo bairro, um conjunto harmônico com fácil identidade visual ao percurso veicular ou pedestre. O interior do bairro, complexo em seu traçado, oferece inúmeras paisagens e caminhos, e é repleto de histórias e relatos sobre modos de solidariedade social. O IAPI é um claro exemplo do que poderiam ter sido os bairros populares no Brasil: integrados ao tecido urbano das cidades e oferecendo alternativas de moradia a um conjunto heterogêneo de pessoas. O urbanismo do IAPI, foi, infelizmente, esquecido por décadas em nosso país. Em seu lugar, cresceram os conjuntos habitacionais, também na periferia das grandes cidades, porém sem a qualidade urbanística do IAPI e também sem o potencial de integração à malha urbana que caracterizou o IAPI. Este potencial é de extrema importância quando se trata de associar a experiência da imagem à experiência do percurso. O IAPI foi planejado para oferecer uma dupla experiência: uma de grande escala, a do percurso veicular e outra de pequena escala, peatonal. Na escala veicular seus edifícios aparecem com maior ênfase e o comércio abre-se para avenidas; na escala menor, predomina a vegetação e os pátios frontais às edificações residenciais. É um claro exemplo de respeito à vocação de

avenues that surround and cut the neighborhood, reveal a well-balanced whole with a visual identity seen from vehicular or pedestrian perspectives. The interior of the area has a complex tissue that offers many passages and pathways, and is full of stories and reports describing episodes of social solidarity. The IAPI is a clear example of what popular neighborhoods of Brazil might have been: integrated into the urban fabric and offering a variety of housing types to heterogeneous users. Unfortunately, in our country the urbanism of the IAPI was forgotten for decades. Instead, housing complexes spread in the outskirts of Brazilian cities, but without the IAPI’s urban quality and also without the potential for integration into the urban fabric that characterized the IAPI. This potential is extremely important when it is the case to associate the experience of image to the experience of movement. The IAPI was planned to offer a dual experience: a large-scale one, that of vehicular movement, and a small-scale one, that of pedestrian movement. On the vehicular scale, the buildings are highlighted, and shops open to the avenue; on a smaller scale, vegetation predominates, as well as the front yards of residential buildings. It is a clear example of respect for the vocation of each scale. The preservation of IAPI’s main features cannot be explained without taking into account the good relationship between buildings and activities.

According to Lerner (2008), “...a city must have a growing line, a developmental structure (...) a strange archeology that links life, work and mobility in the same structure. The city is a structure of joint life and work.”

What makes places attractive is the association of urban form to the activities that take place in spaces. The disappearance of agents of plurality, diversity and complexity, not only from activities but also from form, at the end leads to the removal of the soul of central areas, and to a ruthless rupture with the elements they come from. Places that remain untenanted, when losing their identities, prove to be extremely difficult to remain attractive. Radical ruptures produce not only the breaking of usages, but also of the generative principles of their transformation. In the post-revolutionary period, when in central Havana and its adjoining areas commercial activities and services have been replaced by housing, took place a process of degeneration of the urban quality of spaces and buildings. This process halted just recently, with a gradual return of trade and services (Borja, 2008)².

However, bringing back trade and services is not enough. It is also necessary to create proper conditions to make urban centers continually active and enjoyable over time. In Fortaleza, Fausto Nilo (2008) reports a situation not far from that experienced in Porto Alegre:

cada escala. A preservação das características principais do IAPI não é explicada sem levar em consideração a boa articulação entre edificações e atividades.

Para Lerner (2008), "(...) uma cidade tem de ter uma espinha de crescimento, uma estrutura de crescimento [...] uma estranha arqueologia que une vida, trabalho e mobilidade numa mesma estrutura. A cidade é uma estrutura de vida e trabalho juntos."

O que torna os lugares atraentes é a associação da forma urbana às atividades que se dão nos espaços. O desaparecimento de agentes da pluralidade, diversidade e complexidade, não só das atividades como também da forma, acaba não só por retirar a alma dos lugares centrais mas por criar uma brutal ruptura com os elementos que lhes deram origem. Lugares sem posse que, ao perderem suas identidades, contraem enorme dificuldade para continuarem a ser atraentes. Rupturas radicais produzem não só o rompimento de hábitos de uso, mas dos princípios generativos de transformação. No período pós revolucionário, quando, no Centro de Havana e em suas áreas contíguas, substituíram-se atividades comerciais e de serviços por residências, iniciou-se um processo degenerativo da qualidade dos espaços e das edificações só resolvido, recentemente, com o gradual retorno do comércio e dos serviços (Borja 2008)².

Trazer de volta o comércio e os serviços porém não basta. É preciso também criar as condições adequadas para que os centros urbanos se sustentem ativos e agradáveis ao longo do tempo. Em Fortaleza, Fausto Nilo (2008) relata uma situação não muito distante da que vivenciamos em Porto Alegre:

"(...) os aluguéis são muito baixos e, por essa razão, transformam a atividade comercial popular em uma coisa muito rentável, que deu muita pujança e vida a esse comércio popular durante o dia, o que torna a situação muito difícil, porque, realmente, um centro de cidade não pode ser monofuncional e só para o comércio popular. As praças foram transformadas em rodoviárias, são cheias de ônibus, num sistema que a Cidade não necessita mais, mas esse trasbordo de ônibus para ônibus é uma maneira de criar conveniência para as compras, os comerciantes se organizaram com relação a isso, e ninguém consegue alterar essa química. A Cidade fica refém dessa situação, e as propostas de transformar isso até hoje não conseguiram ser aceitas ou assumidas pelas Prefeituras".

Fausto Nilo reclama para o Centro de Fortaleza uma Cidade de características históricas principais: a do passeio e do entretenimento. Reclama a volta do *flâneur*, o indivíduo que passeia sem pressa, curte os espaços e

"...the rents are very low and, therefore, popular commercial activity become a very profitable business, which gave a lot of strength and life to popular shopping during the day, which makes the situation very difficult, because a town center cannot be really mono-functional and dedicated to popular trade only. Squares have been transformed in bus terminals, they are filled with buses in a system the city does not need any more. Nevertheless, this transshipment from bus to bus is convenient for shopping business, merchants organize about it and nobody can change that. The City becomes a hostage of the situation and, until now, proposals to change it were not accepted or assumed by the municipality."

Fausto Nilo claims to the central area of Fortaleza a main historical feature: strolling and entertainment. He demands the return of the *flâneur*, the individual who walks without haste, enjoying space and conversation, the protagonist par excellence of the aesthetic experience of the urban scene.

By becoming places of accelerated passage, the old town and district centers in many Brazilian cities no longer sue the space of conviviality, of uncompromised stay, of the vague and imprecise agenda allowed by the act of see and be seen. These very important features for the reproduction of values and for the ritualization of social solidarity, whilst consolidating themselves, tend to be materialized in a continuing qualification of space. Apparently, the stability of social rituals coincides with the qualification of spaces where they take place. Removing these rituals weakens the material basis, exposing it to changes without any compromise with previous collective aesthetic experiences.

The abandonment of central public areas, considering its symbolic character, reveals itself in the renouncement to enhance the aesthetic experience in all its dimensions. In the urban fabric, the importance of the private sphere is notoriously increasing. In this process, the unwanted experience of the street becomes a residue of what could not be privatized. The poetics of public space faces the internalization, the privatization of beauty. The gradual annihilation of the experience of the street, the avenue and the square, converge to the destruction of the aesthetic experience of public space itself. The private, domestic experience of an increasing number of walled condominiums becomes predominant.

Fausto Nilo (2008) says,

"the shopping center is attractive because it has quality, it has parking facilities, security... If we want to compete with the shopping center, we must face the idea of not building a shopping center, since the shopping center, when it was created, was inspired by pedestrian streets."

a conversa, protagonista por excelência da experiência estética do cenário urbano.

Ao se transformarem em locais de acelerada passagem, os Centros Históricos e os centros de bairro de muitas cidades brasileiras deixaram de demandar o espaço do convívio, da parada sem compromisso, da agenda imprecisa e indeterminada que o ver e o ser visto propicia. Estas características, tão importantes para a reprodução de valores quanto para a ritualização de solidariedades sociais tendem a materializar-se, enquanto se consolida, numa contínua qualificação do espaço. Aparentemente, a estabilidade de rituais sociais coincide com a qualificação dos espaços onde têm lugar. A supressão destes rituais fragiliza a base material, expondo-a a transformações sem qualquer compromisso com as experiências estéticas coletivas anteriores.

O abandono das áreas públicas centrais, pelo seu caráter simbólico, traduz-se na renúncia em valorizar a experiência estética em todas as suas dimensões. A importância que a esfera do privado vem tomando no tecido da cidade é notória. Neste processo, encontramos a experiência da rua, como "residual", indesejada, daquilo que não se pôde privatizar. A poética do espaço público confronta-se com a internalização, a privatização da beleza. A gradativa destruição da experiência da rua, da avenida e da praça, converge para a própria destruição da experiência estética dos espaços públicos. Passa a predominar a experiência doméstica, portanto privada, dos condomínios murados em profusão cada vez maior.

Fausto Nilo (2008) pondera:

"O shopping center é atrativo porque tem qualidade, tem estacionamento, tem segurança... Se nós queremos competir com o shopping center, temos de aproximar essa idéia, não fazer um shopping center, até porque o shopping center, quando foi criado, se inspirou nas ruas de pedestres."

Duff (2008) ensina que a realidade das áreas centrais pode ser diferente daquela observada em Fortaleza e em Porto Alegre:

"(...) A segurança é de grande importância. Eu não sou especialista em segurança, mas esse é um aspecto muito importante" e continua " (...) em Chicago o que era uma favela no passado, é agora um bairro bom de morar. Há cerca de um milhão de pessoas morando no Centro de Chicago hoje em dia, embora essas pessoas pudessem se dar ao luxo de viver na periferia, no subúrbio [...] As cidades bem-sucedidas dos Estados Unidos estão construindo ótimos bairros residenciais a partir do Centro". Sublinhando que esta possibilidade era completamente desconhecida há 30 anos, acrescenta que "(...) agora se tornou algo que as pessoas esperam com naturalidade".

Duff (2008) teaches that the reality of central areas may be different from that observed in Fortaleza and Porto Alegre:

"(...) Safety is of paramount importance. I'm no security expert, but this is a very important issue"; and "...in Chicago, what was a slum in the past, now is a good neighborhood to live. Today, about a million people live in downtown Chicago, although they can afford to live in the suburbs. (...) The successful cities of the United States are building excellent residential neighborhoods in their central areas and around." Stressing that this possibility was entirely unknown 30 years ago, he adds that "...now this is something people do expect naturally". Speaking to an audience in Porto Alegre, Duff is resolute: "...you have to do this; you have to find out how to do this. Say to yourselves: in 10 years we will build a city so that one can walk from the Gasômetro to the Moinhos de Vento neighborhood enjoying each step he takes."

Duff's statement corroborates global trends. During the last decades, world concepts of urban planning have undergone radical changes. In most European and North American cities, urban aesthetics has gradually regained their importance, lost after World War II.

In the United States, New Urbanism, a late manifestation of the neo-sittian movement that originated by the approaches of Gordon Cullen (1996) and Kevin Lynch (1960), has been responsible for a significant number of architectural and urban projects, using languages with strong historicist biases. Pictured at its utmost extent in the movie *The Truman Show* (Weir, 1988), starred by Jim Carrey, the New Urbanism can be seen as a reaction to impersonal behavior, to the lack of identity and the absence of a stronger affective attachment of Americans to their living places. The setting of *The Truman Show* keeps, by the way, a striking and intriguing likeness to the architectural and urbanistic language of residential condominiums built for Brazilian upper classes.

However, large American cities did not adhere to the small scale New Urbanism: Chicago (Millennium Park), Milwaukee (Art Museum), New York (Pier 17), Boston (The Big Dig), among others, bet on major infrastructures, thus rising enormous investments in leisure and cultural activities.

In Europe, there is a concern to recover the monumental scale put aside in the 19th century. Large spaces are again designed near monumental buildings: in London (the London Eye, the Dome), in Barcelona (the Olympic Village, the Forum, the Seaside), in Lisbon (the Expo). The competition between cities as a factor of increasing development suggests the creation of icons that symbolically

Falando para o público de Porto Alegre, Duff é incisivo:

“(...) vocês precisam fazer isso, vocês precisam descobrir como fazer isso. Digam a si mesmos: em 10 anos nós vamos construir uma cidade de tal forma que eu possa caminhar do Gasômetro até o bairro Moinhos de Vento, e vou desfrutar cada passo desta caminhada”.

A manifestação de Duff corrobora tendências mundiais. Durante as últimas décadas, conceitos de planejamento urbano no mundo sofreram radicais transformações. Na maioria das cidades européias e norte-americanas, a estética urbana readquiriu gradualmente a importância perdida no pós guerra.

Nos Estados Unidos, o New Urbanism, manifestação tardia do movimento neo-sitiano originado nas abordagens de Gordon Cullen (1996) e Kevin Lynch (1960), tem sido responsável por um número significativo de projetos urbanísticos e arquitetura utilizando linguagens com forte apelo historicista. Retratado em seus extremos no filme “O Show de Truman” (Weir, 1988), estrelado por Jim Carrey, o New Urbanism não deixa de constituir uma reação à impessoalidade, à falta de identidade, à ausência de uma maior contaminação afetiva dos americanos por seus lugares de moradia. O cenário de O Show de Truman guarda, aliás, tão surpreendente quanto intrigante semelhança com a linguagem urbanística e arquitetônica dos condomínios residenciais para as faixas de alta renda no Brasil.

As grandes cidades americanas, entretanto, não embarcaram na pequena escala do New Urbanism: Chicago (Millenium Park), Millwaukee (Museu de Arte), New York (Pier 17), Boston (The Big Dig), entre outras, apostaram em grandes infra-estruturas capazes de alavancar enormes investimentos em atividades de lazer e culturais.

Na Europa observa-se preocupação em recuperar a escala monumental abandonada no século 19. Grandes espaços recomeçam a ser projetados junto a obras monumentais. Em Londres a Roda Gigante, o Domo, em Barcelona a Vila Olímpica, o Fórum, o Porto, em Lisboa a Expo. A competição entre cidades como fator de impulso para o desenvolvimento sugere a criação de ícones que simbolicamente representem e constituam de fato (com inequívoca implicação estética) avanços na atração de investimentos.

O urbanismo como fonte da experiência estética, combinado com a arquitetura de Calatrava, Foster, Gehry, Rodgers entre outros vem se traduzindo em imagens carregadas de identidade e emoção. O planejamento urbano meramente regulador foi definitivamente substituído por abordagens que, vinculando qualidade urbanística à economia, utilizam projetos urbanos como estratégia para

represent and effectively constitute (with clear aesthetic implications) an advancement in attracting investment.

Urbanism, as source of aesthetic experience, associated to the architecture of Calatrava, Foster, Gehry, Rodgers and others, has been producing images full of identity and emotion. The merely normative urban planning was definitely replaced by approaches that, by linking urbanistic quality to economy, use urban design as a strategy to attract resources and to enable the development of small, medium and large towns. In Brazil, where the State is mainly a regulator agent, the private sector is required to propose, coordinate, design and implement projects with great impact on public space. In Europe and North America, the State (as main administrator of public space) usually proposes and coordinates investment, while private agents design and implement projects. Within this strategy, it is easier for the State not only to increase its intellectual participation, but also to increase its participation in the dividends of such enterprises.

Excepting Curitiba, any Brazilian city adopted strategies similar to those observed in Europe and North America. Curitiba was indeed ahead of the majority of European and American cities. Jaime Lerner, his chief mentor, says that the city is a factor of regeneration of economic and cultural activity. Curitiba is a fine example that political will is not enough: technical expertise is also needed. That is why the IPPUC is as important as an autonomous planning agency. In conformity to a vision of State responsibility, it has proposed several projects that have been “purchased” by private initiative. By offering a planned aesthetic experience, Lerner innovated and indicated ways not only to the central area, but also for other sectors of urban life. Thus, it is possible to speak of an aesthetics of mobility, of security, of leisure, of events, of residential and production areas. Barcelona’s mayor, Pasqual Maragall i Mira, innovated by creating a Strategic Plan relying on the support given by ETSAB (Laboratory of Urbanism coordinated by Manuel de Solà-Morales) and on the competent architect Oriol Bohigas as its conductor.

Borja belonged to Maragall’s team; he advocates for State intervention over the city “wherever it is already being lost”. He explains that it is exactly in those places where the best opportunities are, because usually there are not strong private pressures on these areas:

“...in some respects it is more complicated, because we have to invent forms; on the other hand, it is easier because you will have enough land available. In very dense cities, such as Porto Alegre or most big cities in Brazil, we have to build the city over the city, changing infrastructures, changing buildings, etc.”

atrair recursos e viabilizar o desenvolvimento de cidades pequenas, médias e de grande porte. No Brasil, onde predomina o Estado atuando exclusivamente como agente regulador, a iniciativa privada é obrigada a propor, articular, desenhar e implementar empreendimentos com grande repercussão sobre o espaço público. Na Europa e América do Norte, geralmente o Estado, como o maior responsável pela administração do espaço público, propõe e articula investimentos e a iniciativa privada desenha e os implementa. Com esta estratégia fica mais fácil para o Estado não só aumentar sua participação intelectual mas também obter maior participação financeira nos dividendos dos empreendimentos.

Nenhuma cidade brasileira, com exceção de Curitiba adotou estratégias semelhantes às observadas nas cidades européias e norte-americanas. Curitiba inclusive antecipou-se a maioria das cidades européias e americanas. Para Jaime Lerner, seu principal mentor, a cidade é fator de regeneração da atividade econômica e cultural. Curitiba é ótimo exemplo de que não basta vontade política: é preciso competência técnica. Por isto a importância do IPPUC como órgão autônomo de planejamento. Dentro de uma visão de responsabilidade do Estado, propôs vários projetos “comprados” pela iniciativa privada. Ao oferecer uma experiência estética planejada, Lerner inovou e mostrou caminhos não só para a área central, mas para vários setores da vida urbana. Por isto é possível falar-se de estética da mobilidade, da segurança, do lazer, dos eventos, das áreas residenciais e das áreas de produção. Barcelona inovou, através do prefeito Pasqual Maragall i Mira, ao criar um Plano Estratégico tendo por base o apoio da ETSAB (Laboratório de Urbanismo coordenado por Manuel de Solá-Morales) tendo no leme das ações do município o competente arquiteto Oriol Bohigas.

Borja participou da equipe de Maragall e advoga a intervenção do Estado sobre a cidade “onde ela já está sendo perdida.” Esclarece que é justamente nestes locais onde existirão maiores oportunidades pois não costumam existir pressões privadas fortes sobre tais áreas:

“(…) em alguns aspectos é mais complicado, porque temos que inventar as formas; por outro lado, é mais fácil porque você terá terreno disponível. Em cidades muito densas, como Porto Alegre ou como a maior parte das grandes cidades do Brasil, é preciso construir a cidade em cima da cidade, mudando as infra-estruturas, mudando os edifícios, etc.”

Borja salienta que a “cidade é um desenvolvimento de uma idéia de cidade”. E complementa:

Borja enfatiza, “The city is the development of the idea of a city”. He adds that:

“...in Barcelona we were aware of the fact that any activity in any area of the city would have to be complete. (...) Generally, we begin with public spaces, cultural and social facilities, and with the animation of these public spaces. (...) We realized it was a strategy with great potential to transform the environment. We thought we had to create a new axis, a new column, a new spine, going from the harbor to the city’s eastside, an industrial area. This would be a priority in order to open the city to the water, to the sea, to the port area, winning miles of shoreline, inaccessible at the time. Moreover, the shoreline could not be used because there the water was of very poor quality.”

Borja’s discourse is highlighted by the importance given to the quality of urban design as intrinsically linked to the responsibility of public agents, focusing town planning as the core of public policies in urban areas. For this Catalan planner, urbanism is the key both to attract investment and to generate citizens’ self-esteem, making them content and proud to live in their cities.

On the Olympic Games, for two reasons, Maragall’s aides sought to identify, in Barcelona, declining urban areas. Firstly, these areas were evidently useless and, secondly, because urbanistic intervention would be a way of adding value, attracting private investment and financing the completion of missing infrastructure. In a way, Barcelona, like other cities, was “re-invented”. When visiting Porto Alegre, Borja found that the Cais do Porto (Harbor) area has the same characteristics of the area where the Olympic Village was built in Barcelona. This finding also highlights the perception shared by Duff on the chances of Porto Alegre overcome challenges similar to those of Barcelona, Chicago and Baltimore. The following section discusses some possibilities for a future Porto Alegre, which we hope will not take too long to arrive...

REINVENTING PORTO ALEGRE

The experiences of other cities have in urbanism their guiding axis, and in their systemic dimension the foundations of their implementation. That is, competent urban projects linked to strategies of economic development, of employment and income generation, of infrastructures (transport and communications), of reassessment of degraded areas and of occupation of areas with a high potential for landscaping.

Porto Alegre will be able to connect the urbanistic dimension to different strategies, providing there is a mapping not only of the possibilities but also of the main

"(...) em Barcelona estávamos cientes do fato de que qualquer atuação numa zona da Cidade teria que ser integral (...) Geralmente começamos com espaços públicos, equipamentos sociais e culturais e com a animação desses espaços públicos (...) Demo-nos conta de que era uma estratégia que tinha um grande potencial transformador em relação ao entorno." (Borja 2008)

Com esta estratégia, Barcelona procurou aproveitar suas potencialidades mais reconhecidas

"(...) Achávamos que tínhamos que criar um novo eixo, uma nova coluna, uma nova espinha, indo do Porto ao leste da cidade, que era a zona industrial. Isso seria prioridade para que a cidade conquistasse a água, conquistasse o mar, a zona portuária, conquistasse os quilômetros de praia, inaccessíveis na época; e, além disso, não podiam ser utilizados porque a água lá era de péssima qualidade."

O discurso de Borja é marcado pela importância dada à qualidade do projeto urbano como vinculada, intrinsecamente, à responsabilidade da função pública, colocando o urbanismo como eixo principal das políticas públicas urbanas. Para o planejador catalão, o urbanismo é chave tanto para atrair investimentos como para gerar a autoestima dos cidadãos, para que gostem e sintam orgulho de viver em suas cidades.

Nos Jogos Olímpicos, os assessores de Maragall procuraram identificar, em Barcelona, áreas urbanas em declínio por duas razões: a primeira porque tratava-se de áreas em desuso flagrante e, a segunda, porque seria uma forma de, agregando valor, atrair o investimento do capital privado e financiar a infra-estrutura faltante. De certa forma, Barcelona, a exemplo de outras cidades, foi "re-inventada". Ao visitar Porto Alegre, Borja constatou que a região do Cais do Porto tem as mesmas características da área onde foi construída a Vila Olímpica de Barcelona. Nesta constatação reside também a percepção comungada por Duff sobre as chances de Porto Alegre superar desafios semelhantes aos de Barcelona, Chicago e Baltimore. O texto a seguir discorre sobre algumas possibilidades para um futuro de Porto Alegre que, esperamos, não demore muito para chegar.

REINVENTANDO PORTO ALEGRE

A experiência de outras cidades tem no urbanismo seu eixo estruturador e na dimensão sistêmica sua base de implementação. Ou seja, projetos urbanísticos de qualidade que se juntam a estratégias de desenvolvimento

risks it faces. Example of these risks, the "dispute" or "competition" between Porto Alegre and neighboring cities became part of the economic dynamics of the metropolitan region. With the withdrawal of industries from the capital city to its metropolitan region, the predominance of tertiary activities in Porto Alegre poses the question of what will finance the metropolis. It becomes increasingly difficult to think about Porto Alegre without asking on what economic ground the city will grow up. Answering this question will display ways to establish regional planning policies to promote and encourage the development of the desired economic basis. In Barcelona, it was felt that tourism and technological development (Barcelona @2000) would represent a reputable source of income. The idea is that eminently tertiary activities such as research, education, trade, services, among others, are primarily urban and implies a very intense cultural offering. The Catalan municipality decided to invest heavily in an economic and cultural mix. On the other hand, Porto Alegre shut off the Porto Alegre Technopolis project and the City Health Technological Park project, proposals raised more than a decade ago, provided of clear elements for promoting urban improvement.

The City Health Technological Park project, presented by UFRGS in 2001 (Kempf) and coordinated by Benamy Turkienicz, shows how it is possible to use the coexistence of centrality and the presence and proximity to the main campi of Porto Alegre's Metropolitan Region of large leisure and sporting areas, of existing infrastructure and trends in location of equipment to support activities related to health care. Although the proposal was initially intended to the region between the third perimeter avenue and the UFRGS' Campus do Vale, its surroundings also presented several favorable features: along the axis that extend from the city's historical center to UFRGS' Campus do Vale, on both sides of the Diluvio Watercourse basin, there are many medical institutions and health care companies. Around the Basin are located 27 of the 32 top health facilities in the Capital. It is estimated that in this enlarged area work more than 15,000 people, including researches, students and professionals, exclusively in high-skilled technological activities related to health.

The region is provided with a large supply of undeveloped land (urban voids) hold by a few owners (half of that belongs to the local government), which mean huge opportunity for urban planning. The potential of the buildable area is at least five times what the city produces each year (700 thousand square meters per year on average). To this data, we can add the passing through the region of a high-speed network, the easy and quick connection to the airport, interstate roads and the port. The very high level of centrality of the movement system and

econômico, geração de trabalho e renda, de infra-estrutura (transporte e comunicações), de regeneração de áreas degradadas e de ocupação de áreas com grande potencial paisagístico.

Porto Alegre poderá vincular a dimensão urbanística a diferentes estratégias desde que haja um mapeamento não só de suas possibilidades como também dos principais riscos que a cidade enfrenta. Exemplo destes riscos, a “disputa” ou “concorrência” entre Porto Alegre e municípios vizinhos, passou a fazer parte da dinâmica econômica da região metropolitana. Com a saída das indústrias da capital para a região metropolitana, a predominância das atividades terciárias do município impõe a pergunta sobre o quê vai financiar a metrópole. Torna-se cada vez mais difícil pensar Porto Alegre sem perguntar: a partir de que base econômica crescerá a cidade? Responder tal questão permitirá visualizar caminhos para o estabelecimento de políticas de ordenação do território que favoreçam e estimulem o desenvolvimento da base econômica pretendida. Em Barcelona, entendeu-se que o turismo e o desenvolvimento tecnológico (Barcelona @2000) representariam uma fonte respeitável de ingresso. A idéia é que atividades de cunho eminentemente terciário, como a pesquisa, o ensino, comércio, prestação de serviços, entre outras, são fundamentalmente urbanas e envolvem uma oferta cultural muito intensa. A municipalidade catalã decidiu investir forte no mix econômico cultural enquanto Porto Alegre tamponou o Projeto Porto Alegre Tecnópolis e o Projeto Parque Tecnológico Cidade Saúde, propostas surgidas há mais de uma década, com nítidos elementos indutores de qualificação urbanística.

O Projeto Parque Tecnológico Cidade Saúde apresentado pela UFRGS em 2001 (Kempf) e coordenado por Benamy Turkienicz mostra como é possível aproveitar a coexistência entre centralidade, presença e proximidade dos principais *campi* da Região Metropolitana de Porto Alegre, de grandes áreas de lazer e esportes, infra-estrutura instalada e tendências de localização de equipamentos de suporte às atividades vinculadas à saúde. Embora proposta ensaiada na região compreendida entre a 3ª Perimetral e o Campus do Vale da UFRGS, seu entorno também apresenta vários aspectos favoráveis: no eixo que se estende desde o Centro Histórico até o Campus do Vale da UFRGS, em ambas as margens da Bacia do Arroio do Dilúvio, encontram-se muitas instituições e empresas que atuam no segmento das Ciências da Vida. Na Bacia localizam-se 27 dos 32 principais estabelecimentos de saúde da capital e calcula-se que trabalhem mais de 15 mil pessoas entre pesquisadores, estudantes, e profissionais, exclusivamente em atividades de alta qualificação tecnológica vinculadas à saúde.

opportunities arising from the availability of land and the proximity to highly specialized equipment give the region a clear potential to influence positively the economic and environmental development of Porto Alegre.

It is also possible to glimpse new horizons in the different scales of planned intervention. For example, the concentration of urban voids near Porto Alegre’s airport offers to the entire area an opportunity to become an extraordinary distribution hub for the circulation of goods towards the interior of the country and to foreign nations as well. The areas available are a public patrimony that might stimulate bolder policies of investment in infrastructure for storage, processing and distribution. A demand analysis could clarify the necessary steps to strengthen the storage and distribution infrastructure, which is today concentrated in the northern sector of the city. The Dry Port, administered by the Municipality of Porto Alegre, might be important for supporting a light and non-polluting industrial development. In addition to the Dry Port, the northern extremity of the Harbor’s quayside has already received several proposals for intervention, seeking the conversion of industrial buildings and the occupation of large and unused spaces. The Municipality has made a study of the area’s potential occupation by electronics industries and has assessed possible partnerships with local universities, within the scope of the Porto Alegre Technopolis project. Unfortunately, state and municipal administrations insist on the use of the embankment exclusively for leisure and entertainment purposes, forgetting that its infrastructure could afford light and non-polluting industry.

Another prospect, considering the city’s tendency to commerce, education and services, lies on the capability to promote large events, such as the World Social Forum. Porto Alegre’s landscape is still urbanistically marked by the 1935 International Fair, which celebrated the Farroupilha Revolution centennial (an early nineteenth century emancipatory movement of the ancient Province). The Fair of 1935 left the Farroupilha Park and, until now, beautiful and important avenues (Getúlio Vargas and João Pessoa avenues, for instance), but no permanent work remained from the realization of the World Social Forum. Inspired in Porto Alegre, Barcelona held a few years ago an international forum with the agenda of the World Social Forum. Unlike Porto Alegre, the City planning for the event was supported by urbanization works and equipment improvements, which became part of the city, as was the case of the Olympic Village, the Port and other works of the 1992 Olympics, and of Lisbon at the Expo 98.

The city must define clear city-marketing lines to attract or perhaps create urban events, taking advantage of them to qualify its infrastructure. Urban areas conducive to

A região é dotada de grande oferta de solos não urbanizados (vazios urbanos) e em mãos de poucos proprietários (metade em mãos do poder público), o que se traduz em grande oportunidade para o planejamento urbano. O potencial edificável da região é de, pelo menos, 5 vezes o que a cidade, como um todo, produz por ano (por volta de 700 mil metros quadrados por ano, em média). Somam-se a estes dados a passagem pela região de uma rede de alta velocidade, a conexão direta e rápida ao aeroporto, vias interestaduais e porto. O altíssimo nível de centralidade viária e as oportunidades decorrentes da disponibilidade de solos e a proximidade de equipamentos altamente especializados fazem com que a região tenha um inequívoco potencial de influenciar positivamente o desenvolvimento econômico e ambiental de Porto Alegre.

É possível vislumbrar também outros horizontes nas diversas escalas de intervenção planejada. Por exemplo: a concentração de vazios urbanos nas cercanias do aeroporto de Porto Alegre oferecem a oportunidade para que a região se converta em excepcional *hub* de distribuição de bens tanto para o interior do Estado como para fora do país. As áreas disponíveis constituem patrimônio que poderia estimular políticas mais agressivas de investimentos em infra-estrutura para armazenagem, beneficiamento e distribuição. Uma análise de demanda poderia esclarecer as medidas necessárias para fortalecer a infra-estrutura de armazenamento e distribuição existente, hoje concentrada na Zona Norte. O Porto Seco, administrado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, poderia ser coadjuvante importante para uma implantação industrial leve e não poluidora. Em adição ao Porto Seco, a região norte do Cais do Porto já recebeu várias propostas de intervenção buscando a reconversão de galpões industriais e a ocupação de grandes espaços subutilizados. A Prefeitura Municipal já fez estudo de ocupação desta área por indústrias eletroeletrônicas e examinou possíveis parcerias com universidades locais dentro do escopo do projeto Porto Alegre Tecnópole. Infelizmente, as últimas administrações, estadual e municipal, insistem na utilização do cais exclusivamente voltada para serviços e lazer, esquecendo que sua infra-estrutura poderia dar base a indústrias leves, não poluidoras.

Outra perspectiva que se abre, diante da tendência de vocação da capital para comércio, educação e serviços é a da promoção de eventos de grande porte, como foi o Fórum Social Mundial. A paisagem de Porto Alegre é até hoje marcada urbanisticamente pela Feira Internacional de 1935, comemorando o centenário da Revolução Farroupilha, um movimento emancipatório gaúcho. A Feira de 35 deixou o

events abound in Porto Alegre. The opportunity created by the choice of Porto Alegre as one of the venues for football matches of the 2014 World Cup might be the next chance. It is a unique opportunity to qualify the southern edge of the Guaíba Lake opening to it the waterfront, since they are now separated from each other by high-speed traffic. There we can find large urban equipments, such as the Beira Rio Stadium, the Iberê Camargo Museum, the Barra Shopping – one of the largest trading complexes of Porto Alegre – and perhaps soon, the controversial results of the Pontal do Estaleiro project.

With so many investments already made (or coming soon), it is surprising the absence of an urban design of quality that integrates such a set of activities and important works. Businessmen, politicians and successive municipal administrations have been unable to achieve consensus and to formulate a project to develop the city's economic base. The most significant joint action between businessmen, politicians and local government in recent years, the "Camelódromo" (the central, popular shopping mall already mentioned in this paper), generated a product whose aesthetic quality not only contributes to the degradation of the environmental quality of the historical center, but also emphatically reveals the degree of isolation of the municipal administration from the business milieu. The public bidding process of the project had only one competitor in Brazil!

We know that the infrastructure and communication services in Porto Alegre are not lesser than any medium or large size Latin-American city. The city concentrates at least 80% of human resources used in Rio Grande do Sul State for the production of scientific and technological knowledge. The universities and technological centers located in Porto Alegre make the city the third one in Brazil from the point of view of scientific production! The exploitation of these qualities should be a main goal of a public administration that wants to attract investment: Porto Alegre can be accredited as a great laboratory for urban experiments, which could be applied in cities of the southern hemisphere. To achieve this goal, the municipal administration might follow Lyon, Zurich and Seville, opening the doors that today separate the technical from the political body of knowledge produced in local universities. It might be argued that there are no resources to quickly modernize the entire Capital city. It is true. However, there are enough resources to formulate ideas and to conduct small-scale experiments in public places, such as the Neighborhood Centers project. On a small scale, the success of these ventures might give the investors confidence to work in a larger scale.

One way to start would be to invest in infrastructure for public transport, linking it to small trading areas. We

Parque Farrroupilha e avenidas até hoje belas e importantes (a Getúlio Vargas e a João Pessoa, por exemplo). Porém nada de permanente foi criado através do Fórum Social Mundial. Barcelona, inspirada em Porto Alegre, realizou, há poucos anos, um Fórum Internacional com a mesma agenda do Fórum Social Mundial. Mas, ao contrário de Porto Alegre, planejou para que o evento fosse apoiado por obras de urbanização e equipamentos que passaram a integrar o patrimônio da cidade. Tal qual já havia feito com a Vila Olímpica, o Porto e outras obras, na Olimpíada de 1992 e como fez Lisboa por ocasião da Expo 98.

A cidade precisa definir linhas claras de *city-marketing* e atrair, ou, quem sabe, criar eventos para a cidade, aproveitando-os para qualificar sua infra-estrutura. Áreas urbanas propícias para eventos não faltam. A oportunidade aberta pela escolha de Porto Alegre como uma das sedes de jogos da Copa do Mundo de Futebol em 2014 é, quem sabe, a mais próxima no horizonte. Oportunidade ímpar para qualificar a orla sul do Guaíba, lago que banha a cidade, aproximando a cidade da água, separada que está por vias de alta velocidade. Lá estão grandes equipamentos como o Estádio do Beira Rio, a Fundação Iberê Camargo, o Barra Shopping - um dos maiores complexos comerciais do município, e, talvez em breve, o polêmico resultado do projeto Pontal do Estaleiro.

Com tantos investimentos já feitos (e por vir) causa espécie a ausência de um desenho urbano de qualidade que integre tal conjunto de atividades e obras importantes. Empresários, políticos e as sucessivas administrações municipais têm sido incapazes de formular e consensuar um projeto de desenvolvimento da base econômica da capital. A mais significativa ação conjunta entre empresários, políticos e administração municipal, nos últimos anos, o Camelódromo, gerou um produto cuja qualidade estética já comentada, não só contribui para a degradação da qualidade ambiental do centro histórico como sinaliza enfaticamente para o grau de isolamento em que se encontram as administrações municipais em relação ao meio empresarial. A licitação do projeto teve somente um concorrente em todo o Brasil!

Sabemos que a infra-estrutura de serviços e comunicações de Porto Alegre não deixa a desejar em relação a qualquer cidade de porte médio e grande da América Latina. A cidade concentra pelo menos 80% dos recursos humanos utilizados no Estado para a produção de conhecimento científico e tecnológico. As Universidades e Centros Tecnológicos aqui localizados fazem de Porto Alegre a terceira cidade no Brasil em produção científica! A exploração destas qualidades deve ser objetivo prioritário de uma administração que deseja atrair investimentos: Porto Alegre pode se credenciar como um grande laboratório

know that vehicular traffic is a factor that enhances commercial activity in any urban sector, especially in neighborhood trading areas. In our city, the design of traffic infrastructure in some situations causes more harm than good to local commerce. Many neighborhoods need to redesign its road system to suit new traffic conditions and more intense land use, providing parking lots, squares and other meeting places. In Curitiba, the city launched the Citizen's Street project, a metal shed attached to the mass transit system that houses trade and services such as banks, post offices, public agencies (transportation, sanitation, electricity), an employment agency, Tutoring Council for the youth, a library, cultural foundations, municipal offices (all of them), military conscription office, family drugstores, social banking, health care, open space for small trading, Identification agency, sports court, access facilities to the disabled, gym. In areas with commerce and services where natural centrality is not consolidated, the Citizenship Street becomes a neighborhood center. Curitiba deserves our attention as an example of public planning associated with private investment.

If it is true that there are not enough resources to rebuild Porto Alegre as a whole, these resources are certainly enough to support structuring ideas about its future. There is no shortage of human and financial resources: we just have to measure the amount of real estate investments aiming the upper classes. Among officials responsible for Porto Alegre's public administration, there is a lack of decision making to design the future of the city through the adoption of development scenarios, consistent with the possibilities displayed by the city and with the most up to date urbanistic knowledge. Scenarios that link the beauty and the enjoyment of urban space to infrastructure solutions as modern as the current stage of Brazilian technology can offer.

para experimentos urbanos que poderiam ser utilizados em cidades do hemisfério sul. Para atingir este objetivo, a Administração Municipal deveria seguir Lyon, Zurique e Sevilha: abrir as comportas que hoje separam o corpo técnico e político do conhecimento produzido nas universidades locais. Poderia ser argumentado que não existem recursos para modernizar rapidamente toda a capital. É verdade. Mas existem recursos para formular idéias e realizar experiências em espaços públicos mesmo em escala reduzida, por exemplo, nos Centros de Bairro. Em pequena escala, o sucesso destes empreendimentos poderia dar confiança para investimentos em maior escala.

Uma das formas de começar poderia ser a do investimento em infraestrutura para o transporte coletivo vinculando-a ao comércio de pequeno porte. Sabemos que o tráfego veicular é fator que impulsiona o comércio de qualquer área urbana, especialmente o comércio de bairro. Em nossa cidade, o desenho da infra-estrutura de tráfego em alguns casos mais prejudica do que ajuda o comércio de bairro. Vários bairros necessitam sofrer redesenho do sistema viário para adequá-los às novas condições de intensidade de tráfego e uso do solo com provisão de estacionamentos, praças e outros lugares para socialização. Em Curitiba, a prefeitura lançou a Rua da Cidadania, uma cobertura metálica vinculada ao sistema de transporte coletivo que abriga comércio e serviços como bancos, correios, órgãos públicos (transporte, saneamento, energia), agência do trabalhador, conselho tutelar, biblioteca, fundação cultural, escritórios de secretarias municipais (todas), junta militar, armazém da família, banco social, sanitários, espaço aberto para feirinha, instituto de identificação, quadra de esportes, acesso para deficientes, sala de ginástica. A Rua da Cidadania converte-se em Centro de Bairro, em áreas onde a centralidade natural acompanhada de comércio e serviços ainda não se consolidou. Curitiba merece nossa atenção como exemplo de projeto público associado ao investimento privado.

Se não existem recursos suficientes para reconstruir Porto Alegre, certamente não faltam para apoiar a estruturação de idéias sobre seu futuro. Não faltam recursos humanos nem recursos financeiros: é só aferir a quantidade de investimentos imobiliários destinados às faixas de renda mais alta. Falta decisão dos responsáveis pela Prefeitura de Porto Alegre em desenhar o futuro da cidade através de cenários de desenvolvimento compatíveis com as possibilidades da cidade e com o conhecimento mais atualizado do urbanismo. Cenários que vinculem a beleza e o desfrute do espaço urbano às soluções de infra-estrutura tão modernas quanto o atual estágio da tecnologia brasileira possa oferecer.

2 Vista de Porto Alegre.
2 View of Porto Alegre.



NOTAS

¹ Jordi Borja comenta que " (...) é preciso ter políticas públicas muito intervencionistas, porque há algumas dinâmicas que tendem a desequilibrar o território. Ou seja, manter esse equilíbrio entre a função residencial, especialmente para classe média e média baixa também, e a função terciária, o serviço, o comércio. Ou seja, 50% entre a função residencial e a terciária" in . Conferencia proferida no Seminario " Porto Alegre : Uma Visão de Futuro", Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.

² Berenstein Jacques, Paola op. cit.

NOTES

¹ Jordi Borja comments that "...it is necessary to adopt very interventionist public policies, because some dynamics have a tendency to unstabilize the territory. That is, to keep the balance between residential function, especially for the middle and the lower middle classes, and tertiary function (commerce and services). That is, a fifty-fifty share between residential and tertiary functions." Speech in the Seminar "Porto Alegre: a Vision for the Future", Câmara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.

² Berenstein Jacques, Paola, op. cit.

REFERÊNCIAS

- Bachelard, Gaston – A Poética do Espaço, Ed. Martins Fontes RJ, 1988.
- Barbosa, L M “ As relações Topofilicas na Vila do IAPI em Porto Alegre Dissertação de Mestrado UFRGS/PPGGEA 2007 (or. Nelson Rego).
- Berenstein J., Paola – Corpografias Urbanas in CorpoCidade debates sobre estética urbana UFBA, 2008.
- Borja, Jordi -in . Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Cullen, Gordon –The Conscise Townscape, The Architectural Press , Oxford (1971) 1996.
- Constituição da Republica Federal do Brasil de 5 de dezembro de 1988-DOU 5/10/88, Art.216, cap V.
- de Certau, Michel – A Invenção do Cotidiano , Artes de Fazer, 2º. Ed. Vozes; Petrópolis, RJ 1994.
- Derois, R. “ Primeiros Passos na “ Vila do IAPI” /Introdução a um Estudo Etnográfico das Práticas Cotidianas de um Bairro de Porto Alegre” Iluminuras 14 BIEV UFRGS 2004.
- Duff, Francis in . Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Hillier,Bill & Hanson, Julienne, The Social Logic of Space , CUP 1984.
- Kempf, Arlete R. de Oliveira - Porto Alegre pode ter um novo pólo econômico in Jornal da Universidade, UFRGS , Porto Alegre Maio 2001.
- Lerner, Jaime - Conferencia proferida no Seminário “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Lynch, Kevin - The Image of the City – MIT Press, Cambridge 1960.
- Nilo, Fausto- Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Rossari, T. Comunicação , Seminário Porto Alegre – Uma Visão de Futuro, Camara Municipal de Porto Alegre, 2008.
- Tavernor, Robert – palestra proferida na Camara Municipal de Porto Alegre sobre edificios altos em cidades históricas, Camara Municipal de Porto Alegre, 2004.
- Weir, Peter The Truman Show, Paramount Pictures, 1998.

REFERÊNCIAS

- Bachelard, Gaston – A Poética do Espaço, Ed. Martins Fontes RJ, 1988.
- Barbosa, L M “ As relações Topofilicas na Vila do IAPI em Porto Alegre Dissertação de Mestrado UFRGS/PPGGEA 2007 (or. Nelson Rego).
- Berenstein J., Paola – Corpografias Urbanas in CorpoCidade debates sobre estética urbana UFBA , 2008.
- Borja, Jordi -in . Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Cullen, Gordon –The Conscise Townscape, The Architectural Press , Oxford (1971) 1996.
- Constituição da Republica Federal do Brasil de 5 de dezembro de 1988-DOU 5/10/88, Art.216, cap V .
- de Certau, Michel – A Invenção do Cotidiano , Artes de Fazer, 2º. Ed. Vozes; Petrópolis, RJ 1994.
- Derois, R. “ Primeiros Passos na “ Vila do IAPI” /Introdução a um Estudo Etnográfico das Práticas Cotidianas de um Bairro de Porto Alegre” Iluminuras 14 BIEV UFRGS 2004.
- Duff, Francis in . Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Hillier,Bill & Hanson, Julienne, The Social Logic of Space , CUP 1984.
- Kempf, Arlete R. de Oliveira - Porto Alegre pode ter um novo pólo econômico in Jornal da Universidade, UFRGS , Porto Alegre Maio 2001.
- Lerner, Jaime - Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Lynch, Kevin - The Image of the City – MIT Press Cambridge 1960
- Nilo, Fausto- Conferencia proferida no Seminario “ Porto Alegre : Uma Visão de Futuro”, Camara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008.
- Rossari, T. Comunicação , Seminário Porto Alegre – Uma Visão de Futuro, Camara Municipal de Porto Alegre 2008.
- Tavernor, Robert – palestra proferida na Camara Municipal de Porto Alegre sobre edificios altos em cidades históricas, Camara Municipal de Porto Alegre, 2004.
- Weir, Peter The Truman Show, Paramount Pictures 1998.