



## AS SUPERQUADRAS DA PRAIA DE BELAS EM PORTO ALEGRE <sup>1</sup>

### THE PRAIA DE BELAS'S SUPERQUADRAS IN PORTO ALEGRE

Andrea Soler Machado

UFRGS

[andreasolermachado@gmail.com](mailto:andreasolermachado@gmail.com)

#### Resumo

Este trabalho tem o objetivo de examinar as contribuições que o Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, elaborado por Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet, em 1953, traria à cidade Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Brasil. O projeto não realizado, que provoca o confronto entre a grande escala da superquadra moderna e a escala recorrente do quarteirão tradicional, é uma das tantas versões pensadas para a enseada da Praia de Belas. Sua existência se reduz a duas imagens e um pequeno texto no Plano de 1959, mas o restrito material enuncia um espaço e evoca seus tempos: o passado, representado por seus precedentes, -- os estudos urbanísticos realizados para a cidade em 1914, 1936, 1942, 1943 e 1951--, e o futuro desejado em seu próprio tempo: os ideais urbanísticos de Le Corbusier. Em termos teórico-metodológicos, parte-se da explicitação dos modelos, da natureza utópica do plano urbanístico e da ideia do projeto como ferramenta intelectual que, além de realizar a *mimese* do modelo e a colagem entre tempos e modelos morfológicos, mesmo se não realizado, gera novas ideias e sobrevive como fonte histórica.

**Palavras-chave:** Superquadras. Plano Urbanístico. Praia de Belas. Porto Alegre. Le Corbusier.

#### Abstract

This research aims to examine the contribution that the design of the residential neighborhood of Praia de Belas, designed by Edvaldo Pereira Paiva and Carlos Maximiliano Fayet, in 1953, would bring to the city Porto Alegre, capital of Rio Grande do Sul, Brazil. The unrealized project, which causes large-scale confrontation between the modern and the applicant superquadra range of traditional block, is one of the many versions designed for cove of Praia de Belas, a place that is a work of time. Its existence is reduced to two pictures and a little text in Plan of 1959, but the restricted material sets out a space and evokes his times: his past, represented through 1914, 1936, 1942, 1943 and 1951 urban plans of the city, and his future desired in his own time: the Le Corbusier's urbanistic ideas. In theoretical and methodological terms, we start from the explicit models, the utopian nature of urban planning and design idea as an intellectual tool capable of performing the *mimesis* model and the bonding between times and morphological models.

**Keywords:** Superquadras. Urban Plan. Praia de Belas. Porto Alegre. Le Corbusier.

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem o objetivo de examinar as contribuições que o Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, elaborado por Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet, em 1953, traria à cidade Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Brasil. O projeto não realizado, que provoca o confronto entre a grande escala da superquadra moderna e a escala recorrente do quarteirão tradicional, é uma das tantas versões pensadas para a enseada da Praia de Belas. Sua existência se reduz a duas imagens e um pequeno texto no Plano de 1959, mas o restrito material enuncia um espaço e evoca seus tempos: o passado, representado por seus precedentes, -- os estudos urbanísticos realizados para a cidade em 1914, 1936, 1942, 1943 e 1951--, e o futuro desejado em seu próprio tempo: os ideais urbanísticos de Le Corbusier materializados no Plano de 1959.

---

<sup>1</sup> MACHADO, A.1. As Superquadradas da Praia de Belas em Porto Alegre. In: 11° SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. *Anais do 11° Seminário Docomomo Brasil Recife*: DOCOMOMO\_BR, 2016. p. 1-12.



Os planos urbanos de Porto Alegre representam a construção da sua modernidade urbana e tratam a orla da Praia de Belas como um laboratório privilegiado de experimentação de modelos de origem europeia: o modelo haussmaniano e o corbusiano. Se o primeiro afirmava a norma da cidade tradicional, o segundo surge como sua antítese morfológica e perceptiva. Em termos teórico-metodológicos, parte-se da explicitação dos modelos, da natureza utópica do plano urbanístico e da ideia do projeto como ferramenta intelectual que, além de realizar a *mimese* do modelo e a colagem entre tempos e modelos morfológicos, mesmo se não realizado, gera novas ideias e sobrevive como fonte histórica.

## 2 PLANO URBANÍSTICO

O Plano urbanístico é o instrumento de ação sobre a cidade característico da era moderna, prefiguração de um tempo-espaço de desejo sobreposto a uma cidade real, que reintroduz o antigo tema da cidade ideal e da utopia: uma palavra de origem grega, que designa um lugar que não existe – *ou-topos*, “não lugar”, e *eu-topos*, lugar de felicidade, exemplificada na *Utopia* de Thomas Morus, livro publicado por volta de 1516. O espaço utópico de Morus vincula uma organização social perfeita a um espaço novo, com dupla dimensão: uma artística, de lugar; e uma funcional, de modelo ou protótipo:

A primeira imagem, que chamarei *retrato* porque pinta os traços espaciais que fazem de Utopia uma individualidade única, é fruto, até na particularidade de suas construções, das contingências de sua geografia, física e de sua história. A segunda imagem, que denominarei *modelo* porque retém de Utopia apenas traços espaciais mal localizados e reproduzíveis, depende, ao contrário, exclusivamente da ordem humana e de um estrito sistema de normas culturais. Essas duas imagens permanecem distintas (...), descendo da escala do território à da cidade e da casa (CHOAY, 1985, p. 153).

Os planos urbanos de Porto Alegre adotam dois tipos de modelos: o haussmaniano e o corbusiano.

### 2.1 Modelo Haussmaniano

Os três primeiros planos de Porto Alegre (Plano Moreira Maciel, 1914, Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre, 1936 e Plano Gladosch, 1943) foram elaborados de acordo com o modelo haussmaniano, surgido a partir das reformas que o Barão Georges-Eugène Haussmann realizou em Paris após a Revolução Francesa, quando a sua estrutura medieval já não suportava as novas demandas de crescimento. Os objetivos fundamentais da intervenção foram *embelezar*, *sanear* e *circular*, trinômio que se tornou a definição do conceito *melhoramentos*. A estratégia utilizada possui uma característica fundamental: a concepção da cidade como um sistema de partes independentes. E a técnica, a sobreposição de uma malha geométrica de novas avenidas largas, retilíneas e conectoras de praças e parques ao antigo traçado orgânico, elementos que geraram longas perspectivas e racionalizaram as obras de infra-estrutura e saneamento. Em termos morfológicos, afirmava-se as características da cidade tradicional.

A obra é única, *retrato* das peculiaridades de Paris, mas se torna embrião do urbanismo como ideologia e ciência interdisciplinar: *modelo* de cidade figurativa, conformada por quarteirões de ocupação periférica, perfurados por rua corredor, pátio, praça e parque, princípios aplicáveis a outros contextos. A partir de Haussmann, os planos tornam-se projetos de ação total sobre a cidade. O paradigma orientou diversos projetos urbanísticos brasileiros, como o Plano da Cidade do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, 1928, o Plano de Avenidas de São Paulo de 1930 e os planos urbanos de Porto Alegre anteriores aos anos 1950.



## 2.2 Modelo Corbusiano

O Pré-plano de Porto Alegre, 1951 e o Plano Paiva, 1959 filiaram-se ao modelo corbuseano, surgido a partir de duas concepções teóricas de Le Corbusier: a *Ville Contemporaine*, 1922; e a *Ville Radieuse*, 1924, modelos teóricos que devem ser compreendidos em conjunto com o pensamento ambivalente do autor.

Le Corbusier nasceu em 06/10/1887 em *La Chaux-de-Fonds*, no Jurá Suíço, na época, uma cidade com pequenos ateliês de reconhecimento internacional. Com o pai, aprendeu a lógica dos relógios, na qual cada parte cumpre uma função, aprendizado que se traduzirá, mais tarde, em uma metáfora para pensar a cidade. Com a mãe pianista, desenvolveu sua sensibilidade artística e poética. Com L'Eplattenier, na *École d'Art*, conheceu a doutrina artesanal de Ruskin, o movimento *arts and crafts* e as teorias do ornamento de Owen Jones, originadas de uma tradição que buscava uma renovação da arquitetura por meio do ornamento e do artesanato. Mais tarde, substituiu essa visão por uma concepção universalista da arquitetura (COLQHOUN, 2004. p. 102-103).

Aos 29 anos, Charles-Édouard Jeanneret faz de Paris a sua morada espiritual e adota seu novo nome: Le Corbusier. Em suas viagens pelo mundo, registra elementos do passado, observa o típico por trás do acidental, enxerga os ornamentos como microcosmos e mais adiante, aplica essa visão em seus quadros, edifícios e planos urbanos (CURTIS, 1986, p. 24). A organização espacial da Cartuxa de Emma e das cabines dos transatlânticos dão início à pesquisa da célula habitacional e à redefinição dos serviços domésticos, deslocados da esfera individual para a coletiva. O átrio da arquitetura oriental e os monumentos islâmicos verticais estão presentes em várias escalas de sua obra. Como Proust, suas recordações se mesclam com suas vivências e projetos.

O momento histórico também é importante para a sua formação: a partir dos séculos XVIII e XIX, a arquitetura rompe com as demais artes, aliando-se à ciência e às dinâmicas sociais. Com o crescimento do utilitarismo, a razão científica dirige-se cada vez mais à eficácia instrumental e ao funcionalismo, que se torna um meio para combater o historicismo. Por outro lado, o desenvolvimento da ciência e da técnica do início do século XX, justifica a necessidade de transformar as estruturas urbanas, incompatíveis com o novo ambiente econômico e social industrial; e oferece a possibilidade de obter em nova escala o máximo rendimento – funcional e emocional – da cidade e da casa: o novo desafio era pensar o habitar a escala coletiva da cidade e do território (COLQHOUN, 2004. p. 69-72).

O seu pensamento alinha-se, assim, com o urbanismo progressista, a chamada utopia do futuro, (CHOAY, 1979. p. 160), direcionada a romper com o passado por meio da indústria e da arte de vanguarda, e contém tanto as preocupações científicas do funcionalismo quanto a tradição do classicismo francês, dualidade que embasa seus fundamentos teóricos, os mais elaborados do movimento moderno, expressos em sua obra por meio da tensão entre o sólido e o vazio, a luz e a sombra, o movimento horizontal e o vertical, os elementos do passado e da era da máquina, tensão que produz uma poética peculiar.

O modelo corbusiano surge de seus modelos teóricos urbanos, que nascem de sua visão idealista e pragmática: a metáfora mecanicista e a possibilidade de industrialização da arquitetura geram a noção de *standard* e de zoneamento funcional em várias escalas. Os novos planos seriam gerados por uma nova concepção da habitação coletiva formada pela soma de células individuais dotadas dos serviços que representam o grau de civilização da era industrial. Sua visão de que a cidade começa na casa é a mais antropológica e talvez a mais humana entre seus contemporâneos (MONTEYS, 1996. p. 16).



### 2.2.1 Ville Contemporaine, 1922

A *Ville Contemporaine*, seu primeiro modelo teórico, é uma colagem de tensões: inclui as ideias positivistas de St. Simon, da *Cité Industrielle* de Garnier, a sociologia newtoniana de Fourier e princípios de Provençal – o ideal da beleza como expressão da mente e do espírito (COLQHOUN, 2004. p. 101). A forma inspirada na cidade ideal de Bruno Taut contém a quadrícula utilitária de Manhattan, a hierarquia clássica de Paris e a geometria simbólica de Pequim e das cidades ideais renascentistas. A estrutura espacial centralizada, organizada em torno da *Cité d'affaires* e sem possibilidade de crescimento, une a ideologia progressista a referências históricas.

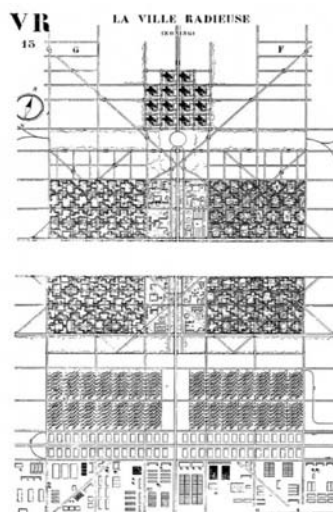
O zoneamento rígido convive com a liberdade das unidades de vizinhança de 400 por 400 metros de lado, a vertente racionalista (diferente da anglo-saxônica, caracterizada pelos traçados irregulares e sinuosos das cidades jardins) do conceito criado por Clarence Arthur Perry para o plano de Nova Iorque de 1929: áreas residenciais autônomas, organizadas em torno de uma escola, delimitadas por serviços e equipamentos de uso coletivo, dotadas de áreas verdes e de um sistema hierarquizado de vias de acesso (CASTRO; BEM; GIANANTE, 2005, p. 3-4).

Os edifícios residenciais elevam-se sobre de um parque contínuo e contém referências da história e da era industrial: as grandes barras em forma de *redents* se assemelham ao falanstério de Fourier; e os apartamentos dos *Immeubles-Villas* evocam as células monásticas e as cabines dos transatlânticos. A relação da arquitetura com a paisagem expressa as potencialidades do mundo industrial e reinterpreta as torres verticais das mesquitas que desenham o *skyline* de Istambul.

### 2.2.2 Ville Radieuse, 1924

A *Ville Radieuse*, o segundo modelo teórico, é uma evolução humanizada do esquema anterior. Representa a busca de um equilíbrio entre as ordens, individual, familiar e pública; entre a forma construída e o espaço aberto; e entre a cidade e a natureza, de acordo com a nova sensibilidade adquirida na viagem pela América do Sul. A *Cité D’Affaires* se desloca do centro para a cabeça do esquema antropomórfico, gerado a partir de duas malhas giradas a 45 graus e faixas de uso paralelas inspiradas na Cidade Linear de Milyutin. Suas unidades de vizinhança possuem as mesmas características morfológicas anteriores, mas os blocos em *redents* evidenciam, agora, de maneira mais clara, a relação entre a casa e o homem. (Figura 1)

Figura 1 – *Ville Radieuse*, plano



Fonte: <http://www.fondationlecorbusier.fr>.



### 2.2.3 A dupla dimensão do modelo corbusiano

O espaço do modelo corbusiano se caracteriza por sua dupla dimensão: análogo ao espaço utópico de Morus, concebe o mundo moderno como nostalgia da era histórica e pre-figuração de uma era tecnológica. Possui uma condição funcional, de *modelo*, que inclui generalidades, como os ideais de universalidade, reprodutibilidade, zoneamento de usos, traçados reguladores esquemáticos cartesianos com referências da tradição clássica francesa e morfologia abstrata que se opõe à tradição; e uma artística, de *retrato*; na qual o modelo se transforma de acordo com circunstâncias geográficas e culturais específicas, gerando uma série de possibilidades ilustradas pelas diversas cidades nas quais interviu.

Se o modelo haussmaniano corresponde a uma matriz urbana figurativa, na qual os espaços abertos são percebidos como figuras contra o fundo construído, o modelo corbusiano propõe uma matriz urbana abstrata, que, de forma oposta, concebe os edifícios como figuras dispostas sobre um espaço contínuo e indiferenciado. A partir da segunda metade do século XX, essa concepção embasa a planificação de muitas cidades do mundo. O Plano Piloto de Brasília e o traçado do bairro residencial da Praia de Belas constituem dois bons exemplos de reinterpretação do conceito no Brasil.

### 2.2.4 Brasília

No esquema de avião do Plano Piloto da nova capital brasileira, elaborado por Lucio Costa em 1957, as asas, situadas ao norte e ao sul do eixo monumental, correspondem às áreas residenciais conformadas por uma nova versão da unidade de vizinhança corbusiana: quatro grandes superquadras de 280 por 280 metros de lado, circundados de vegetação, agrupam-se em torno de equipamentos públicos e constituem a expressão máxima da cidade no parque, com sua setorização de atividades, ruas internas com formas orgânicas, hierarquia de vias de acesso, interiores arborizados destinados ao lazer e blocos de habitação coletiva com seis pavimentos sobre *pilotis*. Representam uma contraposição ao conceito de condomínio fechado e diferem do quarteirão convencional em termos de escala e parcelamento: “possuem um tipo de propriedade do solo próprio do Plano Piloto. Os edifícios ocupam *projeções* e não *lotes*, que definem uma quota de construção somente acima dos *pilotis* e no sub-solo” (MATOSO, 2011, p. 56-76).

## 3 O PROJETO DO BAIRRO RESIDENCIAL DA PRAIA DE BELAS

### 3.1 O passado: precedentes

#### 3.1.1 Primeiro tempo: Plano Moreira Maciel, 1914

Em 1914, o engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, positivista e sintonizado com os cânones europeus urbanísticos haussmanianos da época, foi contratado pelo governador municipal, José Montauray, para elaborar o primeiro plano da cidade de Porto Alegre: o Plano de Melhoramentos e Orçamentos. Nessa época, a cidade não diferia muito do pequeno povoado fundado por portugueses em 1772, cujo traçado viário principal, desenhado pelo capitão engenheiro Alexandre Montanha, desenvolvia-se radialmente a partir da ponta da península de trinta metros de altura, às margens do Guaíba. As principais propostas do plano foram de caráter viário e tinham o propósito de conectar o porto reformado, ao norte, e a enseada da Praia de Belas, destinada a um cais de saneamento, ao sul da cidade<sup>2</sup>: o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, realizado em 1927, envolveu a escavação da colina e a criação de um viaduto; e a Avenida Porto, concebida como um grande

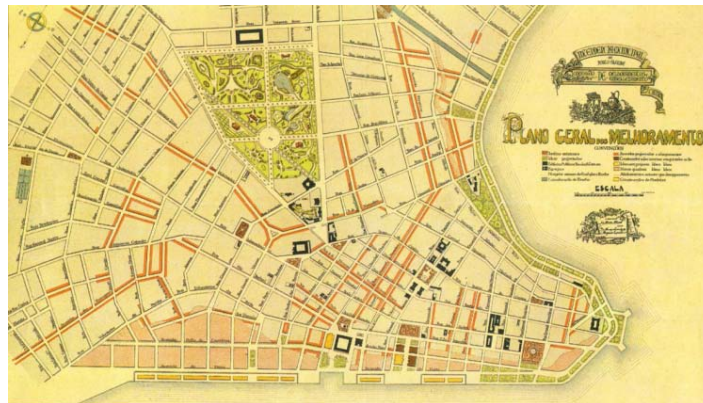
---

<sup>2</sup> No Plano Maciel, o norte é embaixo.



*boulevard* não executado, circundaria e ampliaria a área da península ao nível da orla através de aterros. (Figura 2)

Figura 2- Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel, Porto Alegre, 1914



Fonte: ELARQA. v.33. 2000.

### 3.1.2 Segundo tempo: Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre, 1936

A Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre contém a segunda proposta de aterros que dariam origem à atual configuração da enseada da Praia de Belas e a primeira sugestão de sua ocupação residencial. O estudo urbanístico iniciado em 1935 pelos engenheiros municipais Edvaldo Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Faria foi apresentado em um debate sobre a cidade realizado entre 1935-36, na Exposição de Urbanismo de 1936 e editado na administração do prefeito Loureiro da Silva, em 1938. O foco do trabalho, o Plano de Avenidas, preconizava a descentralização do centro e a distribuição do tráfego através da sobreposição de avenidas perimetrais ao esquema radial fragmentado original. Suas imagens de referência baseiam-se no modelo haussmaniano e em dois livros: Cidade do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, inspirado no urbanismo da *Société Française des Urbanistes* e o Plano de Avenidas de São Paulo, de Prestes Maia, com referências nos diagramas rádio-concêntricos do urbanista francês Eugène Hénard (ABREU, 1990, p. 5). (Figura 3)

Figura 3- Novo Bairro Praia de Belas na Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre, 1936



Fonte: BOHRER, 2001

### 3.1.3 Terceiro tempo: Plano Gladosch, 1943



Em 1938, o então prefeito Loureiro da Silva contrata Arnaldo Gladosch, que trabalhara com Agache em um Plano Diretor para o Rio de Janeiro, para a execução de um novo plano filiado aos modelos figurativos, haussmaniano e *City Beautiful*. O Plano se caracteriza pela criação de um sistema viário radial, uma malha de áreas verdes e de projetos urbanos específicos. A ideia da Avenida Porto do plano Maciel é retomada, sob a denominação de Avenida Beira Rio, com as mesmas características de um *boulevard* ajardinado. Para a Praia de Belas, entre a Avenida Beira Rio e o prolongamento da Avenida Borges de Medeiros, uma área insalubre, altamente inundável e sem condições portuárias, onde o rio tem pouca profundidade, propõe a execução 140 ha de aterros “para o qual recomenda uma política de loteamento, inédita na época” (SALENGUE e MARQUES, 1993, p. 156). O prolongamento do traçado viário existente gera um parcelamento com quadras de 60 a 70 m de largura por 200 a 250 m de comprimento; e lotes de 12m de frente, por 35 m de fundos, que abrigariam 42.000 pessoas: uma densidade de 300 hab/ha. Como complemento, desenha um sistema de proteção contra as recorrentes inundações, através da elevação das vias principais e da criação de diques. (Figura 4)

Figura 4- Plano Gladosch, 1943



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983.

### 3.1.4 Quarto tempo: Expediente Urbano de Porto Alegre, 1942

O Expediente Urbano de Porto Alegre é o antecedente teórico e metodológico mais importante do Projeto da Praia de Belas de 1953. Constituiu um diagnóstico sistemático da estrutura social, econômica, histórica, física, demográfica, sanitária e de transportes da cidade. Entre os estudos realizados, a enseada da Praia de Belas é apontada como uma área com potencial de se transformar em uma versão gaúcha da carioca praia do Flamengo: uma praia habitada e dotada de uma avenida marginal arborizada. Para a realização do estudo, em 1940, os técnicos da prefeitura, Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria, frequentaram o curso de urbanismo dirigido por Maurício Cravotto em Montevideu, entrando em contato com a nova técnica de planejamento urbano: as ideias urbanísticas de Le Corbusier. O *Expediente* foi apresentado ao público na Exposição de Propaganda do Urbanismo em 1942.

### 3.1.5 Quinto tempo: Pré-Plano de Porto Alegre, 1951

Em 1951, Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro elaboram um pré-plano contendo uma nova proposta de aterro e ocupação da Praia de Belas, baseada em três princípios do modelo corbuseano: o *zoning*, das quatro funções urbanas – habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito; a morfologia das unidades de vizinhança e a tipologia do edifício sobre *pilotis*, afastado das divisas do lote, de pequena e grande altura; ítems que outorgam à área as feições de bairro moderno que embasa a versão de 1953. (Figuras 5 e 6)

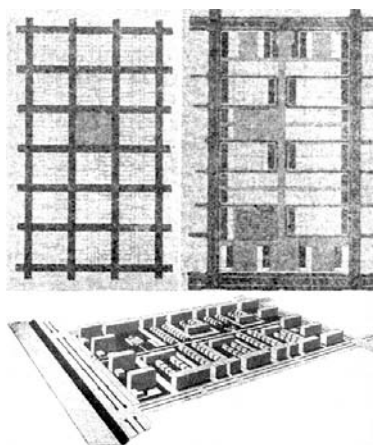


Figura 5- Bairro Praia de Belas no Pré-plano de Porto Alegre, 1951



Fonte: BOHRER, 2001.

Figura 6- Pré-plano de Porto Alegre, 1951. Unidade de Vizinhança: Traçado existente, traçado proposto e maquete da proposta.



Fonte: BOHRER, 2001.

### 3.2 As Superquadras da Praia de Belas

Em 1953, dando continuidade aos estudos anteriores, Edvaldo Paiva e Carlos Maximiliano Fayet elaboram o projeto do Bairro residencial da Praia de Belas a ser vinculado, futuramente, ao Plano de 1959. O novo bairro modelo seria implantado sobre 300 ha de aterro hidráulico, um terreno artificial e plano protegido longitudinalmente das cheias periódicas por um dique na altura de 6,00m, sobre o qual se desenvolveria a Avenida Beira Rio, uma via rápida, ligando a península central à Ponta do Dionísio, na zona sul da cidade. Transversalmente, o terreno seria cortado pela Avenida Ipiranga, construída em ambos os lados do Riacho canalizado.

O desenho do conjunto, em forma de “L”, é análogo ao avião do Plano Piloto de Brasília, mas de forma assimétrica. Estrutura-se a partir do prolongamento da Avenida Borges de Medeiros e de um eixo diagonal traçado entre a antiga Ponte de Pedras e a baía artificial criada acima da desembocadura do arroio Dilúvio, onde se localiza o centro esportivo proposto, com um estádio para 100 mil pessoas, acompanhado de um grande ginásio coberto, iate clube e cassino. Esse eixo é a diagonal de uma superquadra de 22 ha, de uso público, com edifícios de 20 pavimentos. A partir do eixo, arma-se a “asa” menor, a leste -- a parte do aterro que alarga a península da área central da cidade --, e a “asa” maior, ao sul, correspondente ao aterro que amplia a enseada da Praia de Belas.

O traçado viário hierarquizado subdivide as “asas” em avenidas transversais ao rio, que delimitam unidades de vizinhança, subdivididas em quadras parceladas em lotes de 15 por 30 m, resultando numa densidade de 15 a 20 ha, servidas por ruas do tipo “entra e sai” e circulação para pedestres. As





ruas locais seguem a forma dos *rédans* da *Ville Radieuse*, e os blocos residenciais dispostos em torno de espaços verdes reinterpretem a Cidade Jardim e as *Unités Habitacionels*.

Os 1.870 lotes abrigariam 120.000 habitantes, resultando em uma densidade de 400 hab/ha. Mercados de abastecimento implantam-se na junção das diversas unidades e cada uma é dotada de uma escola primária e uma secundária, um espaço verde público e setores para recreação infantil. Um hospital complementa o conjunto. (Figura 7)

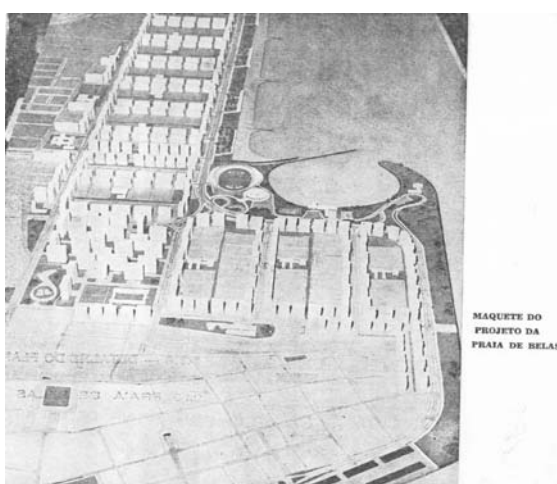
Tipologicamente, preconiza-se o edifício modernista isolado do lote, sobre *pilotis*, com térreo mais três pavimentos. Sobre as avenidas longitudinais paralelas ao rio, Avenida Borges de Medeiros e Avenida Beira Rio, estipulam-se lotes um pouco maiores e adota-se o edifício-barra com 10 pavimentos, estacionamentos próprios, recuos de 6 m de frente e fundos, e de 4 m nas laterais. Nas ruas secundárias, são previstos edifícios de 11 m de altura. (Figura 8)

Figura 7 – Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas, 1953, plano



Fonte: Plano Diretor de Porto Alegre, 1964.

Figura 8 – Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas, 1953, foto da maquete



Fonte: Idem.

O novo desenho da enseada aproxima a cidade e a natureza. A faixa litorânea entre o Rio Guaíba e a Avenida Beira Rio é formada por três grupos de balneários em dois níveis: o da avenida, com bares e restaurantes, e o da praia, com os vestiários. De acordo com Paiva:



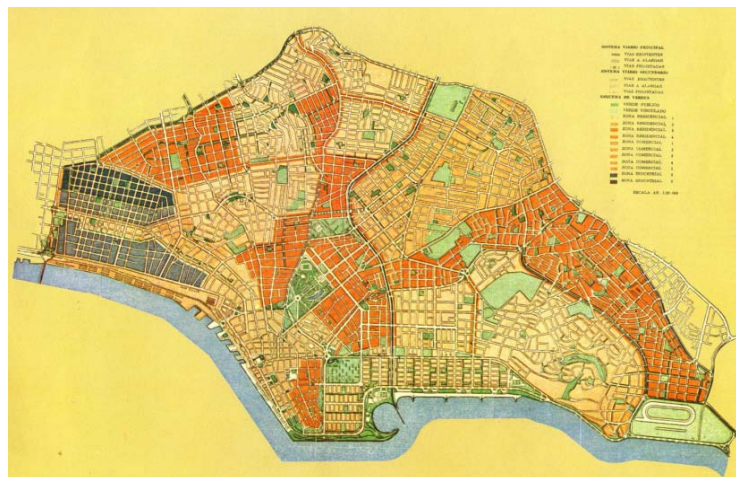
Essas são as características do projeto aprovado e em vias de execução imediata. Traçado racional, econômico e salubre. Conservação da integridade do terreno, continuidade de jardins e parques. Boa e uniforme orientação das vivendas. Caminhos próprios para os pedestres, protegidos e separados do trânsito veicular. Segurança e amplitude do espaço livre, para uso das crianças e recreio dos adultos. A futura Praia de Belas, assim concebida, adquirirá uma fisionomia totalmente distinta dos outros bairros da capital rio-grandense. A própria vida de seus habitantes adquirirá, seguramente, outro caráter. A natureza entrará a formar parte do ambiente cotidiano. Árvores, ar puro e sol deixarão, assim, de ser meros acidentes na vida do homem urbano (PAIVA; FAYET, 1956, p. 35).

Essa versão gaúcha dos grandes bairros de habitação coletiva do Movimento Moderno, como o *Toulouse le Mirail*, não se concretizou.

### 3.3 TEMPO FUTURO: O PLANO DE 1959

O primeiro plano diretor de Porto Alegre, 1959, instituído através da Lei 2046/1959, também conhecido como Plano Paiva, apresenta, oficialmente, o Projeto da Praia de Belas de 1953 como um projeto especial<sup>3</sup>. (Figura 9). Idealizava-se, então, um futuro da cidade baseado no modelo espacial corbusiano, expresso através de três mecanismos: o zoneamento de uso do solo, dividindo a cidade em áreas distintas, conectadas por um sistema viário radial articulado a avenidas perimetrais; normas e regimes urbanísticos que viabilizam a paulatina substituição das tipologias então vigentes pelo prisma sobre *pilotis*, afastado das divisas do lote; e projetos especiais a serem implantados, sobretudo na área criada pelo aterro ao longo da orla.

Figura 9 – Bairro residencial da Praia de Belas no Plano Diretor de Porto Alegre, 1959



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

### 3.4 CONCLUSÕES

Já foi dito que a existência do Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas se reduz a duas imagens e um pequeno texto no Plano de 1959 e foi visto que o restrito material enuncia um espaço e evoca seus tempos, remetendo-nos à história urbana da cidade de Porto Alegre, ou seja, a documentação do projeto, mesmo se não realizado, sobrevive como fonte histórica. Por outro lado, as ideias nele contidas não se reduzem ao Projeto Praia de Belas, mas pertencem ao campo disciplinar da

<sup>3</sup> Nesse plano, o norte é à esquerda; e o Projeto da Praia de Belas corresponde ao traçado de superquadras em “L”, localizado abaixo e à direita.



arquitetura e do urbanismo moderno, conduzindo à compreensão dos princípios urbanísticos da época que se tornaram modelos e giram em torno do pensamento de Le Corbusier.

Em termos teóricos, a descrição do projeto através desse viés permite abordar a natureza utópica do plano urbanístico, não como uma impossibilidade, mas como uma dupla possibilidade: adotando-se a visão de Choay, segundo a qual os planos possuem a mesma dupla dimensão, artística e funcional, de *retrato* e *modelo* do espaço utópico; e admitindo-se que o modelo é algo para ser imitado, conclui-se que o projeto é a ferramenta intelectual capaz de realizar a *mimese* do modelo, que não é simples cópia, mas a adaptação de seus princípios a circunstâncias específicas, o que inclui eventualmente a violação de algumas regras.

O Projeto de 1953 recoloca a delicada questão da inserção da arquitetura moderna na cidade tradicional, que pressupõe o confronto entre as duas matrizes, tradicional figurativa e moderna abstrata. Se em Brasília a superquadra é a célula que gera a cidade, em Porto Alegre a superquadra é um elemento que contrasta com o quarteirão tradicional, em termos de escala e conceito. O confronto entre modelos propicia, contudo, para os arquitetos da época, o desenvolvimento de estratégias projetuais capazes de promover costuras e colagens entre escalas tão distintas.

A estratégia do Projeto da Praia de Belas consiste em reinterpretar e adaptar os preceitos modernistas em função das características do contexto. Soluções como essa demonstram como um projeto capaz de articular modelo e circunstância torna-se uma peça ativa na grande colagem que é a cidade. A intervenção representa uma ruptura com o modelo da cidade tradicional em termos de escala, organização e divisão do solo, hierarquização de vias e distribuição de equipamentos. Mas a autonomia endossada pelo cinturão de edifícios em altura localizados nas avenidas principais é amenizada pelas continuidades estabelecidas entre a malha proposta e a existente, de origem portuguesa. Essa adequação pressupõe a alteração das dimensões da unidade de vizinhança original corbusiana.

As grandes torres conferem um caráter urbano ao conjunto, compatível com a escala do centro e protegem a área residencial da poluição sonora e visual das avenidas. Contrastam talvez demasiadamente com os blocos baixos de habitação coletiva dos interiores das superquadras que, ainda assim, constituem a escala de morar suburbana típica e aconchegante da cidade jardim. Em termos de fundo e figura, as superquadras conformam uma escala intermediária entre o tecido mais denso da cidade antiga e a paisagem do Guaíba.

No Projeto da Praia de Belas, o espaço *retrato* corresponde às suas particularidades, como a proposição de uma nova orla, na qual a habitação rodeada de verde aproximaria Porto Alegre do Rio Guaíba. O espaço *modelo* se expressa através dos ideais de universalidade, reprodutibilidade, zoneamento de usos e na nova escala morfológica de superquadras que se opõem à tradição, o futuro desejado no tempo do projeto.

O plano se concretizou em parte, assim como os aterros, mas a faixa da orla foi destinada a parques públicos. Talvez o bairro modelo idealizado no projeto dos anos 1950 não fosse viável atualmente: a ameaça da violência urbana conduziria ao fechamento das superquadras com cercas elétricas, prática recorrente nos condomínios residenciais. O sonho de uma época distancia-se da realidade atual, assim como a realidade de Brasília distanciou-se do sonho de Lucio Costa:

Apesar da questão do planejamento, é uma cidade como outra qualquer, já que é impossível se controlar o tempo e o espaço. Sua função político-administrativa é somente um aspecto entre tantos que a caracterizam e que em quase nada afeta o dia a dia da maioria de seus habitantes. Em Brasília, há vida fora da esfera do poder, e bem mais do que se imagina. Seria bom que o cinema ainda a considerasse como personagem, mas sabendo que aquela intencionada por Lucio Costa e Oscar Niemeyer morreu pouco depois de sua inauguração (CUNHA, 2013, p. 67).



Hoje, o que ficou no papel recoloca a pergunta sobre o habitar nas frentes aquáticas; e os jardins habitados do Projeto do Bairro residencial Praia de Belas, uma versão menos abstrata que seu modelo espacial: a *Ville Radieuse* constitui memória de uma época em que a cidade de Porto Alegre ingressava na modernidade.

## REFERÊNCIAS

- ABREU FILHO, S.B. Urbanismo às margens: revendo a “Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre”. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 1990. **Anais eletrônicos do Seminário da Cidade e do Urbanismo**. v. 11 n. 1 (2010); Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1265/1239>>. Acesso em: 17 mar. 2016.
- CHOAY, F. **A Regra e o Modelo: Sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1985. 333 p.
- \_\_\_\_\_. **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979. 350p.
- COLQHOUN, A. **Modernidad y tradición clásica**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. 253 p.
- CURTIS, W. **Le Corbusier: ideas and forms**. London: Phaidon, 1986. 240 p.
- MONTEYS, X. **La gran máquina: la ciudad en Le Corbusier**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996. 317 p.
- CASTRO, L. G. R.; BEM, J. P. de; GIANANTE, A. E. **Recuperação urbana na cidade de São Paulo: uma abordagem projetual para novas áreas residenciais em antigas áreas destinadas a indústrias**. In: XI Seminário de Arquitectura Latinoamericana, 2005. Disponível em: <<http://www.rafaellopezrangel.com/Reflexiones%20sobre%20la%20arquitectura%20y%20el%20urbanismo%20latinoamericanos/Design/archivos%20texto/T2C01.pdf>>. Acesso em: 17 mar. 2016.
- CUNHA, R. **O planejamento contradito: A Brasília personagem do tempo e espaço**. In: O Pioneiro século 21, Brasília, DF, ano 12, n. 14, p. 64-67, abril 2013.
- MATOSO, D. **Reforma dos blocos de apartamentos funcionais da Câmara dos Deputados, superquadra norte 302, blocos F e G, Brasília, DF**. In: PELLEGRINI, A. C. e VASCONCELOS, J.C. (orgs.) Bloco (7), arquiteturas de morar. Novo Hamburgo: Universidade Feevale, 2011.
- PAIVA, E.; FAYET, C. M. **Urbanização da Praia de Belas em Porto Alegre, R. G. S**. Revista Habitat, Porto Alegre, v. 32, 1956.
- SALENGUE, L. G. P.; MARQUES, M. M. **Reavaliação de planos diretores: o caso de Porto Alegre**. In: PANIZZI, W. e ROVATTI, J. (orgs.). Estudos Urbanos, Porto Alegre e seu Planejamento, Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.