

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Faculdade de Arquitetura | **FAU/UFRGS**

Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura | **PROPAR**

# Parque Marinha do Brasil

um parque, três projetos

Orient. Arq. Dra. Claudia Piantá Costa Cabral

**Arq. Me. Luciane Giacomet Barbosa**



# Parque Marinha do Brasil

TESE DE DOUTORADO

Apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de doutor em arquitetura

**um parque, três projetos**

Orient. Arq. Dra. Claudia Piantá Costa Cabral

**Arq. Me. Luciane Giacomet Barbosa**

Porto Alegre | Agosto de 2016



Para  
meus pais Maria Teresa e Luiz Carlos, pelas bases que me deram  
meu marido Murilo, pelo apoio e parceria nessa longa trajetória  
minha filha Giuliana, pela graça e alegria com que contagia nossas vidas





## **AGRADECIMENTOS**

A minha orientadora Claudia Piantá Costa Cabral pela comprometida orientação,  
apoio e incentivo.

A todos os que se interessaram pelo tema da tese e de algum modo auxiliaram na busca  
de material ou no resgate de memórias.

Aos arquitetos ou pessoas envolvidas com o concurso para o Parque Marinha do Brasil,  
que se disponibilizaram a dar seus depoimentos, a buscar documentos em seus acervos  
pessoais e a resgatar lembranças de suas vivências na década de 70.

Nesse sentido, agradeço especialmente a atenção de Ivan Mizoguchi, Rogério Malinsky,  
Carlos E. D. Comas, Ronald Jamieson e Jorge Debiagi.



## RESUMO

A tese discute e analisa, em conjunto, os três projetos desenvolvidos para o concurso do Parque Marinha do Brasil, em Porto Alegre. Investiga-se o papel do concurso para o Marinha como uma evidência histórica, em que as diferentes soluções sobre um tema comum são capazes de situar o debate sobre o parque público no âmbito contemporâneo. O foco da tese não se situa no parque executado, senão está centrado no exame analítico e comparativo das três hipóteses projetuais, que surgiram como resposta ao concurso, para solucionar um problema arquitetônico. A verificação das variadas proposições para o mesmo sítio permite traçar um paralelo comparativo entre elas, de maneira a evidenciar a amplitude do debate sobre o tema do parque urbano como configurador de orla. A tese averigua os conceitos propostos pelas equipes participantes, buscando esclarecer como a cultura arquitetônica dos anos 70 encarava o problema urbano do parque. A confrontação de três projetos, que indicam respostas para um problema disciplinar ainda vigente, o parque urbano, possibilita o deslocamento da problemática para a discussão sobre a cidade e acerca do parque como protagonista na conformação territorial e como meio de reivindicar a paisagem. A tese contribui ao situar o Parque Marinha do Brasil em seu contexto histórico e disciplinar, ressaltando seu papel como elemento do debate urbano, apresentado através da diversificação de ideias e conceitos contidos em suas propostas.





<b>Introdução</b>	<b>15</b>
1. Apresentação do tema	17
2. Estado da questão	19
3. Objetivos da investigação	21
4. Contribuição da pesquisa	21
5. Enunciação da hipótese	22
6. Revisão bibliográfica: elementos para definição de um marco teórico	22
7. Aspectos metodológicos	24
<b>Capítulo I: o parque urbano   revisão histórica</b>	<b>29</b>
1.1 Da monarquia ao povo: o parque como representante da transformação urbana	32
Londres	32
Paris	34
1.2 Retomada verde: o parque como símbolo democrático americano	37
Nova York   Central Park e o sistema de parques americanos	43
1.3 Paisagens portenhas: o pampa e o Prata	52
Buenos Aires   Parque Palermo	53
1.4 Do jardim ao parque: identidade brasileira	59
São Paulo   Parque do Ibirapuera	64
Rio de Janeiro   Parque do Flamengo	75
<b>Capítulo II: Porto Alegre   uma orla   diversos projetos</b>	<b>83</b>
2.1 Plano Geral de Melhoramentos   1914	86
Um plano   em parte   executado	89
2.2 Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre   Eng. Ubatuba de Faria e Arq. Edvaldo Pereira Paiva   1936–1938	91

2.3 Parque Farroupilha   contribuições de Agache e da Exposição de 1935	96
2.4 Plano Gladosch   1943	99
2.5 Pré-Plano Paiva e Demétrio   1951	103
2.6 Plano de 1959   1961	105
2.7 Parque Moinhos de Vento   década de 70	110
2.8 Plano de 1979	114
2.9 Considerações finais	116
<b>Capítulo III: um parque   três projetos</b>	<b>119</b>
3.1 O concurso	122
3.2 Projeto CURA   Renascença	124
3.3 Plano Preliminar de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil	129
3.4 Proposta 1   Arq. Ivan Mizoguchi e Arq. Rogério Malinsky	141
Memória	141
Definição de projeto	142
Partido	144
Eixo verde – o passeio articulador da diversão, da cultura e do esporte	146
Eixo aquático – a cultura e o civismo	148
Portinho – a cultura e o civismo rio adentro	150
A diversão	154
A cultura e o civismo	156
O esporte	158
Vegetação	160
Modelados	160
Relação com o entorno	162
Considerações finais	164
3.5 Proposta 2   Arq. Cláudio Araújo e equipe	166
Memória	166
Definição de projeto	166
Diretrizes	173

Partido	177
○ circo e a fera   o passatempo animado	178
○ espetáculo e o encontro   o descanso e o brinquedo	178
○ esporte estruturado   atividades orientadas, esporte juvenil, esporte adulto	181
... A imagem antiga do verde junto à água ...	182
... Do caminho vagaroso entrelaçando o vale e a coxilha ...	182
... Contrastar a mineralidade do entorno com o espaço aberto e vivo ...	185
... Montar o quadro sugestivo e deixar que aos poucos	
○ espaço se complete e se povoe,	
No exercício pleno do tempo dito livre ...	186
<b>3.6 Proposta 3   Arq. Carlos M. Fayet e Arq. Jorge Debiagi</b>	<b>191</b>
Memória	191
Definição de projeto	191
Partido	192
A diversão	195
A cultura, o turismo e o civismo	196
O esporte	198
Vegetação   modelados   edificações	202
Relação com o entorno	204
Considerações finais	206
<b><u>CONCLUSÃO</u></b>	<b>209</b>
Um parque   o reconhecimento da variedade projetual	211
○ parque urbano como componente ativo na cidade	225
○ parque   reconhecimento disciplinar da paisagem	228
<b><u>Bibliografia</u></b>	<b>233</b>
<b><u>Lista de Figuras</u></b>	<b>239</b>
<b><u>Anexo</u></b>	<b>249</b>





# INTRODUÇÃO



# Introdução

## I. Apresentação do tema

A tese discute os três projetos para o Parque Marinha do Brasil, fruto de um concurso promovido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, em 1976, em que o objetivo era urbanizar a extensa área de aterro no bairro Praia de Belas. A Prefeitura lançou o Plano Preliminar de Diretrizes, documento, similar a um edital, que continha a definição do programa e as questões essenciais a serem abordadas nas propostas. O projeto indicado como vencedor é de autoria dos arquitetos Rogério Malinsky e Ivan Mizoguchi. Outra equipe era formada por Cláudio Luiz Gomes de Araújo, Carlos Eduardo Dias Comas, Arlete S. Sauer, Cláudia O. C. Frota, José Artur D'Aló Frota e Martin Suffert. A terceira equipe era composta por Carlos Maximiliano Fayet, Jorge Debiagi e Moema Debiagi.

O objeto de estudo desta tese não está centrado no parque executado, senão no parque idealizado por três distintas propostas, de maneira a ampliar a discussão da problemática como tema contemporâneo. O foco da tese, portanto, não é descrever a história do Parque Marinha do Brasil tal como construído na atualidade, mas sim, tratar de retomar o momento do concurso para o Parque e colocar em questão as três hipóteses formuladas. Apesar de terem sido desenvolvidas a partir de um programa de necessidades e zoneamento pré-estabelecidos<sup>1</sup>, as propostas caracterizam-se pela diversidade de alternativas projetuais. Essas hipóteses, formuladas na

década de 70 para o Parque, permitem identificar respostas disciplinares variadas ao tema do parque urbano na tradição moderna.

A tese pretende alcançar um grau de generalidade que extrapola o concurso, inserindo o tema no debate urbano brasileiro, americano e europeu. A confrontação de três hipóteses, que indicam respostas para um problema disciplinar ainda vigente, o parque urbano, possibilita o deslocamento da problemática para a discussão sobre a cidade e acerca do parque urbano como conformador de orla e como meio de reivindicar o espaço aberto. A tese coloca o parque como arquitetura, cujos elementos de composição são capazes de configurar ou reconfigurar a paisagem. Nesse sentido, estabelece-se a relação entre natureza e artifício<sup>2</sup>,



Figura 1 – Imagem da área do futuro Parque Marinha do Brasil na década de 70.

1. Conforme determinado pelo Plano Preliminar de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil. Ver Capítulo 3.

2. Para esse aspecto, a tese encontra uma referência importante nos estudos recentes de Iñaki Ábalos. Ver: Ábalos, Iñaki. **Naturaleza y Artificio. El ideal pintoresco em la arquitectura y el paisajismo contemporâneos**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona. 2009.



Figura 2 – Imagem da área do futuro Parque Marinha do Brasil na década de 70.

3. A expressão *arquitetura da paisagem* ou *landscape architecture* encontra raízes no termo utilizado em 1862 por Frederick Law Olmsted para substituir o anterior *landscape gardening* sugerido em fins do século anterior. Essa denominação amplia o leque da disciplina para um marco de conteúdo técnico e de dimensão pública, inserida em uma compreensão contemporânea do meio urbano. Tal entendimento situa a paisagem como elemento construtivo da configuração da cidade. Ver: Ábalos, Iñaki. **Atlas Pintoresco – volume I. el observatorio**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

por meio de uma circunstância específica em que o projeto de arquitetura coordena e organiza elementos naturais, como terra, vegetação e água, para torná-los parte integrante da conformação de um novo território urbano.

Nesse âmbito, a tese defende o parque como uma peça urbana de ordenação da paisagem, cujo problema não se restringe à organização de elementos naturais, senão é ampliado como uma questão arquitetônica. Assim,

insere-se o parque no campo disciplinar da arquitetura da paisagem, e a reconhece como a especialidade da arquitetura capaz de organizar e ordenar elementos naturais de maneira a gerar a configuração de novos horizontes paisagísticos.<sup>3</sup> Desse modo coloca-se em questão o tema do espaço aberto urbano, sugerindo que a paisagem pode ser criada através de elementos naturais ou artificiais, no sentido de reconfigurar territórios e conformar perspectivas urbanas.

O assunto torna-se relevante como objeto de estudo na medida em que as diferentes visões sobre um mesmo problema – no caso a área do Marinha do Brasil – são vistas como evidências históricas para a construção do debate acerca do parque urbano dos anos 70. A existência de três hipóteses projetuais para o mesmo sítio permite traçar um paralelo comparativo entre as propostas, de maneira a evidenciar a amplitude do debate sobre a questão do parque urbano como configurador de orla. Considera-se de grande relevância analisar e discutir esses três projetos porque eles introduzem o debate sobre o parque urbano no contexto porto-alegrense.

Acerca das três hipóteses formuladas para o Parque Marinha do Brasil, a tese examina os conceitos empregados em cada um delas e reflete sobre o contexto urbano em que se inseriram. Busca-se compreender como a cultura arquitetônica dos anos 70 encarava o problema do parque urbano como configurador de um novo território da cidade, no caso específico da conformação da orla ribeira. As hipóteses colocadas no concurso demonstram como as alternadas proposições para um problema comum expandem o pensamento sobre o parque público e evidenciam a importância de refleti-lo como elemento protagonista da configuração da paisagem.

## **2. Estado da questão**

São escassas as publicações que analisam urbana e arquitetonicamente o projeto para o Parque Marinha do Brasil. De modo geral, o Parque é apresentado numa catalogação de espaços urbanos abertos, como é o caso

do livro *Parques Urbanos no Brasil* e do *Atlas Ambiental de Porto Alegre*. O projeto também consta no livro *Arquitetura moderna em Porto Alegre*, porém apresentado de modo similar aos livros anteriores, como um registro de importantes obras da cidade. Os materiais encontrados em buscas virtuais mostram a importância do Parque sob o enfoque turístico. No entanto, essas referências mostram o parque tal como executado, e não os projetos oriundos da competição de propostas. O resultado do concurso foi publicado em outubro de 1976, na *Revista Espaço e Arquitetura*<sup>4</sup>, porém apresentando apenas o projeto indicado como vencedor.

Em trabalhos acadêmicos ocorre o exame do Parque através da ótica do projeto arquitetônico fruto do concurso. A dissertação de mestrado *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*, desenvolvida pela arquiteta Maria Dalila Bohrer<sup>5</sup> apresenta uma análise comparativa entre o Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro e o aterro Praia de Belas, em Porto Alegre, ambos realizados em meados do século XX. Esta bibliografia torna-se relevante como referência para o desenvolvimento da tese porque examina a configuração do aterro onde se elaboraram as três hipóteses de projeto para o concurso do Parque Marinha do Brasil, bem como analisa as propostas de Mizoguchi e Malinsky e, também, de Araújo e equipe.<sup>6</sup>

Ainda, nesse contexto, destacam-se as pesquisas desenvolvidas pelo arquiteto Sérgio Moacir Marques em relação ao aterro Praia de Belas e outros aspectos que fazem menção ao desenvolvimento da orla ribeira. Em sua tese de doutorado *Fayet, Araújo & Moojen: arquitetura moderna brasileira no sul – 1950 / 1970*<sup>7</sup>, Marques

4. *Revista Espaço e Arquitetura*, número 1. Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul, outubro 1976. Material adquirido no arquivo pessoal do arquiteto Ivan Mizoguchi.

5. BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós Graduação (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

6. Não se pode deixar de salientar que a arquiteta Maria Dalila Bohrer participou do concurso para o Parque Marinha do Brasil, fazendo parte da equipe de Mizoguchi e Malinsky.

7. MARQUES, Sérgio Moacir. *Fayet, Araújo & Moojen: arquitetura moderna brasileira no sul – 1950 / 1970*. Tese de doutorado. Programa de Pesquisa e Pós Graduação (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

dedica o Capítulo III, *Praia de Belas – A cidade moderna e os três arquitetos (1914 – 1979)*, ao bairro onde se situa o Parque Marinha do Brasil. Além de traçar um panorama sobre a conformação da região e seus sucessivos projetos de urbanização, o arquiteto explana sobre a questão do Parque Marinha do Brasil, analisando a proposta desenvolvida por Cláudio Araújo e equipe. Especificamente sobre o projeto para o Parque, é de fundamental interesse o artigo desenvolvido para seminário da Universidade Ritter dos Reis<sup>8</sup>, *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua – O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil*, em que também é analisada a proposta da equipe de Araújo para o concurso.

Seguindo no contexto de Porto Alegre, buscou-se referências bibliográficas na tese de doutorado de Sílvio Abreu, *Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre*<sup>9</sup>, em virtude de essa traçar um panorama dos planos urbanos para a cidade ao longo do século XX. O objetivo da pesquisa em examinar este trabalho foi de constatar o que cada um desses planos trouxe de contribuição e reflexão sobre a margem ribeira, em especial sobre a área de aterro do bairro Praia de Belas, e acerca da configuração de outros parques urbanos em Porto Alegre.

Foi também pertinente para a tese a averiguação dos estudos desenvolvidos por Andréa Soler Machado, cujo doutorado em História, intitulado *A borda do rio em Porto Alegre: arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado*<sup>10</sup> analisa a relação das arquiteturas construídas ou idealizadas para as margens do rio Guaíba, em Porto Alegre. Desse modo, o trabalho de Machado centra-se nos acontecimentos para a borda

ribeira, analisando, entre outros temas, o aterro da Praia de Belas e contextualiza o concurso para o Parque Marinha do Brasil ao lado de outros também ocorridos na década de 70.

No entanto, essas bibliografias apenas ilustram e investigam duas das três propostas oriundas do concurso para o Parque Marinha do Brasil, que correspondem aos projetos de Mizoguchi e Malinsky e de Araújo e equipe. O projeto de Fayet e Debiagi, apesar de sua importância



Figura 3 – Capa Revista Espaço e Arquitetura, número 1, publicada em outubro de 1976.

8. MARQUES, Sérgio Moacir. *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua – O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil*. In: III SEPESQ – Colóquio de Pesquisa, UniRitter, 2007, Porto Alegre. III SEPESQ Responsabilidades da Universidade. Porto Alegre: UniRitter, 2007.

9. ABREU Filho, Sílvio Belmonte de. *Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre*. Programa de Pesquisa e Pós Graduação (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

10. MACHADO, Andréa Soler. *A borda do rio – PoA: arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado*. 2003. Tese em História/UFRGS.

no contexto de alternativas para a configuração do sítio em questão, é ainda inexplorado como objeto de estudo no material já citado. No sentido de expor e analisar as distintas proposições para o Parque Marinha, a tese torna-se inédita, pois uma análise sistemática dos três projetos em conjunto não foi realizada anteriormente.

### **3. Objetivos da investigação**

O objetivo principal da tese é estabelecer relações comparativas e analíticas entre as três hipóteses, fruto de um concurso público, geradas para a conformação do Parque Marinha do Brasil. O exame de três diferentes projetos para um mesmo programa e sítio propõe a discussão de variadas interpretações sobre um problema único. Somado a isso, a pesquisa objetiva expandir o panorama da discussão ao buscar a compreensão e problematização do parque urbano como uma questão de constituição da cidade, capaz de modificar seu perfil e a ela agregar espaços abertos públicos, que aprimoram sua qualidade estética e ambiental. Vincula-se o debate do parque público a temas urbanos relacionados ao lazer, ao descanso, ao entretenimento, ao esporte e, também, a assuntos referentes a questões de sanidade física e espiritual. Assim, o parque adquire contornos de qualidade urbana e posiciona-se como agente de constituição do espaço aberto da cidade. Por meio do estudo das hipóteses para o Marinha a tese discute como projetos para a arquitetura do parque urbano agem na conformação do território e na configuração da paisagem.

### **4. Contribuição da pesquisa**

Aproximando-se da escala do Parque Marinha do Brasil, a tese situa, no contexto de Porto Alegre, as coordenadas do pensamento sobre o espaço aberto, caracterizado como um problema arquitetônico contemporâneo. O âmbito da intervenção compreende o período da década de setenta, circunstância em que começou a ganhar força o debate acerca da arquitetura do espaço verde metropolitano e, também, da valorização dos vazios urbanos. Embora em outros estudos, como os citados acima, a região do aterro da Praia de Belas seja discutida, a tese inova e contribui como inédita no sentido de apoiar detalhadamente seu relato nas diferentes propostas para o Marinha, analisando-as em conjunto com os planos e projetos de diretrizes urbanas que levaram ao desenvolvimento do concurso.

A maior contribuição da tese consiste na elaboração de uma análise histórica, sistemática e comparativa dos projetos em conjunto, constatando as proposições do parque imaginado e como tais questões refletiram-se na cultura arquitetônica de Porto Alegre. É importante destacar, também, que outra grande colaboração da investigação consiste no fato dela propor a reunião e catalogação de um material que não é facilmente encontrado em fontes primárias. Isso porque os projetos entregues para o concurso não foram amplamente divulgados. Além do material referente aos projetos desenvolvidos para o parque, a tese reúne documentos antecedentes dessas proposições, que abarcam questões relativas ao projeto CURA, na qual se inseriu o Parque Marinha do Brasil, bem como o Plano Preliminar de Diretrizes, desenvolvido

pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, que estabeleceu o programa e os condicionantes essenciais para o desenvolvimento das propostas do Marinha.<sup>11</sup> A tese caracteriza-se como investigativa não só no sentido da compreensão dos projetos propostos, mas também no âmbito da busca e da organização histórica de materiais ainda muito pouco explorados como objetos de análise.

### **5. Enunciação da hipótese**

A tese estabelece como problemática orientadora do seu desenvolvimento a questão do concurso para o Parque Marinha do Brasil. Enuncia-se o parque urbano como um problema paisagístico que não se limita à organização de componentes vegetais, senão torna-se um agente de intervenção e modificação arquitetônica da paisagem. A argumentação central da tese é construída através de uma série de questionamentos, a serem defendidos ao longo da evolução da investigação. O que se quer averiguar e responder é como a disciplina arquitetônica encarava o problema do parque nos anos 70? Como os projetos para o Parque Marinha do Brasil assumem as variadas e amplas condições culturais do parque urbano, em relação às mudanças das formas urbano-arquitetônicas? Como o parque urbano projetado na década de 70 traduz a modificação e a estruturação da concepção do espaço aberto? Ainda, a tese coloca em dúvida se as bibliografias paisagísticas vigentes dão conta do assunto. Diante deste contexto reflexivo, a investigação demonstra como o caso particular do concurso para o Parque Marinha do Brasil aporta novas considerações

sobre a forma da construção do parque na cidade e da conformação da paisagem urbana.

Para responder a tais questões, a tese aprofunda temáticas que descrevem uma alteração disciplinar significativa. Em primeiro lugar considera-se que o projeto da paisagem pode-se ser introduzido no âmbito arquitetônico como um segmento disciplinar peculiar à problematização do espaço aberto – no caso da tese, caracterizado pela figura do parque urbano. Em um segundo momento, entende-se que a demanda crescente pelo uso urbano do espaço aberto consiste em uma resposta arquitetônica e urbana a novas práticas culturais e sociais de aceitação do tempo livre, da prática de esportes, do lazer, do ócio e do contato com a natureza. Assim, o parque urbano é assumido como uma peça que se consolida na cidade não apenas pela necessidade de atender à recreação em massa, como também como um equipamento capaz de permitir a reinterpretação da natureza no seio urbano e de restabelecer novos territórios paisagísticos.

### **6. Revisão bibliográfica: elementos para definição de um marco teórico**

Debater o tema do parque urbano está diretamente relacionado à discussão de um novo território em formação, através do qual a natureza existente sofre constantes modificações com o intuito de gerar uma nova paisagem urbana. Por isso, a tese vincula o problema do parque urbano com teorias ligadas à disciplina da arquitetura da paisagem, associando o papel da

11. Ver Capítulo 3.

natureza ao funcionamento da cidade, de modo a ampliar a questão ao campo ambiental. Além disso, a tese conecta o assunto do parque a temas referentes à recreação e ao ócio. Diante desses aspectos conceituais, armou-se a argumentação da tese, para a qual foram utilizadas bibliografias específicas que embasaram o relato e auxiliaram na demarcação de um marco teórico.

A tese de doutorado de Maria Macarena de Jesús Cortés Darrigrande, *El balneario y la conquista formalizada del borde costero: Continuidades y fragmentos en Viña del Mar 1928 – 1963*<sup>12</sup>, expande a problemática para a questão de conformação territorial da orla ribeira. A tese de Darrigrande estabelece uma relação análoga com o caso do Parque Marinha do Brasil, em virtude de tratar de temas coincidentes no que se refere à estruturação e conformação de um espaço de orla. Em contraponto à questão do parque urbano como configuração de borda ribeira para recreação, sua análise apresenta o caso da conformação da orla marítima com o uso de balneário. De qualquer modo, entende-se que ambas as questões se complementam para estudo, por abordarem temas relacionados ao lazer e ao ócio urbano, vinculados ao uso da margem aquática.

A fundamentação da arquitetura da paisagem como disciplina encontra raízes nas teorias de Vittorio Gregotti, publicadas em 1966, em *Território da Arquitetura*.<sup>13</sup> Aqui percebemos a visão da natureza como um elemento operável capaz de converter-se em espaço público adequado ao uso urbano, de forma que a modificação morfológica da natureza gera a configuração de um novo perfil paisagístico. A análise dos casos para o Marinha comprova o pensamento de Gregotti, cuja existência da

paisagem e da conformação de um novo território é resultado de um processo produtivo humano. Além disso, assuntos sobre o reconhecimento do lugar e a missão do arquiteto em criar projetos que absorvam a essência do contexto ambiental, são defendidos pelo autor, confirmando, não apenas através das hipóteses para o Marinha, mas também por meio de teorias da época, como a temática ambiental e sustentável já era vigente na pauta dos anos 70.

Iñaki Ábalos reforça a pertinência da questão da paisagem como tema contemporâneo, defendendo o assunto no âmbito central da construção do espaço público, através da integração entre arquitetura e paisagem.<sup>14</sup> Escritos praticamente quarenta anos após a publicação de Gregotti, as teorias de Ábalos sugerem a reivindicação e a elaboração de uma história da paisagem, enfatizando a relevância atual da questão. O reconhecimento do legado da tradição paisagística confere à arquitetura da paisagem uma espessura histórica, que age a favor da argumentação do espaço público, elucidado pelo estudo do parque urbano. Do mesmo modo como Ábalos discute a temática por meio de casos como o do *Central Park*<sup>15</sup>, por exemplo, a tese busca explicitar o papel do parque público na transformação arquitetônica da paisagem urbana por meio das três hipóteses para o Parque Marinha do Brasil.

No livro *Naturaleza y arteficio – El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*<sup>16</sup>, Ábalos insere a questão da paisagem em uma nova sensibilidade meio-ambiental, em que a conformação da paisagem deve agir de acordo com o meio em que se integra. Nessa publicação a tese busca as bases conceituais para

12. DARRIGRANDE, María Macarena de Jesús Cortés. *El balneario y la conquista formalizada del borde costero: Continuidades y fragmentos en Viña del Mar 1928 – 1963*. Doutorado de Arquitetura, Desenho e Estudos Urbanos. Pontificia Universidade Católica do Chile, 2010.

13. GREGOTTI, Vittorio. *Territorio da arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1975.

14. ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pintoresco vol. 1: el observatorio*. Op. Cit.

15. ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pintoresco vol. 2: los viajes*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

16. ÁBALOS, Iñaki. *Naturaleza y Arteficio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*. Op. Cit.

utilizar os termos *natureza* e *artifício*, no sentido de entender a natureza como um instrumento técnico manipulável para dar forma ao espaço público e o artifício como uma nova paisagem conformada pela operação com tais elementos naturais. Diante dessa dialética, o vazio torna-se um espaço potencial para a transformação do horizonte da cidade. Tal visão traz fundamentos para o argumento trazido pela tese, em que os três projetos arquitetônicos para o Parque Marinha do Brasil, através do manuseio de elementos naturais, conformaram um novo território urbano, alterando a paisagem anterior de um imenso vazio, resultante de aterro em orla.

As bibliografias citadas possibilitaram a formatação de um marco conceitual capaz de inserir o debate do parque urbano no panorama disciplinar arquitetônico. Tais publicações tornam-se relevantes uma vez que seus textos abordam revisões e assuntos vigentes a partir da segunda metade da década de 60, ganhando força na década de 70, momento em que tomou forma o concurso e a efetivação do Parque Marinha do Brasil. Assim, o exame das hipóteses projetuais para o Marinha é colocado em um contexto de contínuas reflexões acerca de formulações arquitetônicas, perpetuando questionamentos anteriormente levantados por Gregotti, bem como antecipando visões posteriormente debatidas por Ábalos.

### **7. Aspectos metodológicos**

A tese se esforça para restabelecer a visibilidade dos projetos resultantes do concurso para o Marinha. Isso envolveu o manejo de fontes primárias, bem como entrevistas

com autores e coautores das três propostas. As fontes primárias referem-se especialmente ao material específico do concurso, adquirido parte pela publicação da Revista Espaço e Arquitetura número 1, parte nos arquivos pessoais de participantes dos projetos. Tendo em vista os diferentes modos de obtenção dos originais do concurso, a tese estabelece a padronização dos desenhos em termos de escala e modo de apresentação.<sup>17</sup> Com o propósito de discutir o parque através do método comparativo entre os três projetos arquitetônicos idealizados para o Marinha, em complementação aos desenhos do concurso, elaboraram-se diagramas explicativos das três propostas. Assim, a tese procura promover o conhecimento do concurso para o Parque Marinha a partir do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, compreendendo-o em relação a seu contexto histórico, geográfico e, essencialmente, projetual.

Em complementação às análises bibliográficas, foram utilizadas como fonte de pesquisa as informações obtidas através do relato dos profissionais envolvidos com o concurso para o Parque. Nesse aspecto, ao longo do desenvolvimento da tese realizaram-se entrevistas com os autores dos projetos, estudiosos ou pessoas envolvidas de alguma maneira com o concurso ou com a construção do Marinha. Dentre eles podem-se citar os arquitetos Rogério Malinsky e Ivan Mizoguchi (autores do projeto indicado como vencedor do concurso); o arquiteto Carlos Eduardo Dias Comas (coautor do projeto de Cláudio Araújo e equipe); arquiteta Maria Dalila Bohrer (integrante da equipe de Malinsky e Mizoguchi); Jorge Debiagi (autor da proposta desenvolvida em parceria com Carlos Maximiliano Fayet); arquiteto Sérgio

17. Sobre a descrição mais detalhada da obtenção de material sobre os projetos do concurso, ver a introdução do Capítulo 3.

Marques (pesquisador do tema sobre o Aterro Praia de Belas e Parque Marinha do Brasil); João Alberto Fonseca da Silva (fotógrafo do projeto de Malinsky e Mizoguchi, que doou parte do seu acervo fotográfico sobre o parque e sobre a área de estudo, referente à época do concurso, para o Laboratório de História e Teoria da Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura, da Universidade Ritter dos Reis); Newton Paulo Baggio (arquiteto municipal, integrante da equipe de julgamento do concurso e de elaboração do projeto Renascença); Coronel Jorge Damasceno (militar aposentado responsável pela execução da obra, que cedeu uma série de imagens da época da execução do parque); Kurte Zimmerman (engenheiro agrônomo colaborador da execução do parque) e Ronald Jaimenson (engenheiro agrônomo, integrante da equipe de Araújo).

Tendo como base a consulta às bibliografias referentes ao tema, a observação pessoal do objeto de estudo e o contato com os profissionais envolvidos de alguma maneira com o desenvolvimento do projeto para o Parque, a tese ordena as variadas informações, de forma que seu desenvolvimento ocorra por etapas. A investigação parte do âmbito global do tema do parque urbano, logo se insere no contexto de conformação urbana de Porto Alegre e segue para o caso particular do concurso para o Parque Marinha do Brasil, correlacionando as três propostas a contextos ampliadados sempre que oportuno.

A investigação inicia pela abordagem da contextualização do tema a nível teórico nacional e internacional. O Capítulo I estabelece uma revisão histórica acerca

da conformação dos parques no contexto europeu, americano e brasileiro. Para isso, são examinados exemplos similares de parques públicos ou parques-orla, visando à ampliação do repertório e do conhecimento sobre o tema. É possível reconhecer um panorama de evolução internacional do espaço aberto, cujo desenvolvimento é paralelo às experiências nacionais. A expansão do assunto ao nível global permite também estabelecer interrelações de outros casos com o Parque Marinha do Brasil.

No cenário europeu verificou-se a evolução dos parques especialmente em Londres e Paris, onde nasceu o conceito do parque público e cujos princípios foram herdados para a conformação de parques no continente americano. Assim, nesse contexto, optou-se por estudar mais detalhadamente o caso do *Central Park*, em Nova York, por entendê-lo como um acontecimento emblemático de inserção do parque público na rígida grelha urbana. Associado a isso, investigou-se o sistema de parques americanos que deixaram legados para a conformação urbana de diversas cidades pelo mundo. Aproximando-se do campo latino-americano, a correlação histórica foi estabelecida pela compreensão de desenvolvimento do Parque Palermo, em Buenos Aires, bem como pela conformação da orla do Rio da Prata. Nesse caso, buscou-se a semelhança na capital argentina pela proximidade geográfica com o caso de Porto Alegre e, também, por pertencer a uma realidade sul-americana, onde foi possível averiguar tanto a configuração do parque interno à cidade, como o estabelecimento do parque-orla.

No âmbito brasileiro a tese formula uma cronologia de evolução do parque urbano e opta por estudar casos de forte relevância nacional. O primeiro deles refere-se ao Parque Ibirapuera, em São Paulo, que representa um dos mais importantes parques metropolitanos do país, inserido no âmbito da cidade, bem como inaugura a conformação do parque moderno no Brasil. Análogo em termos de importância, o Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro, aproxima-se ainda mais dos preceitos envolvidos no Parque Marinha do Brasil, porque também representa a conformação de um parque em orla, ocupando uma zona de aterro. Ainda que este projeto já tenha sido bastante comentado e analisado por diversas bibliografias, ele simboliza a transformação de uma área de aterro em um dos mais belos projetos paisagísticos a nível mundial.

A escolha dos parques analisados se deve a suas qualidades emblemáticas como parques de abrangência metropolitana, seja por suas características ou por sua extensão. Em termos gerais, as operações estudadas convergem na proposição de valorizar o espaço aberto, elucidados pelo parque urbano. A tese coloca-as em discussão através de suas intervenções arquitetônicas e urbanas, inserindo-as em um marco referencial, no qual o projeto do parque urbano não se refere apenas ao objeto edificado ou à natureza, mas sim discute acerca dos aspectos morfológicos da cidade moderna.

Em um momento seguinte, no Capítulo 2, arma-se a descrição da evolução histórica e cronológica da conformação de Porto Alegre, especialmente relacionada à região da Praia de Belas, onde se situa o Parque Marinha do Brasil, e ao contexto da cidade com sua borda ribeira.

Assim, foram revisados os planos urbanos desenvolvidos ao longo do século XX, sempre enfatizando assuntos tangentes à constituição da margem ribeira ou ao estabelecimento de espaços verdes no perímetro urbano. Nesse âmbito, a tese discute os projetos do Parque Farroupilha e do Parque Moinhos de Vento, que, aliados ao Parque Marinha simbolizam os grandes parques urbanos de Porto Alegre. Diferentemente do Parque Marinha, conformado em orla, os outros dois exemplos interagem com o traçado interno da cidade, porém, como um todo, os três constituem um grupo de parques urbanos aproximadamente equidistantes do centro da capital gaúcha.

Finalmente o Capítulo 3 se aproxima da escala do Parque Marinha do Brasil, abordando a questão focal dessa tese, que está centrada na análise conjunta dos três projetos para o parque. Inicialmente, o capítulo introduz o contexto de conformação do concurso e como se deu seu desenvolvimento. Nesse campo discute-se o Projeto Renascença, no qual o Marinha se inseriu e o qual possibilitou a efetivação do concurso. É também refletido nesse contexto o Plano Preliminar de Diretrizes, que estabeleceu as bases e as premissas para o desenvolvimento das propostas. Entendido todo o contexto de montagem do concurso, a tese analisa sistematicamente cada uma das propostas.

A tese elabora a análise sistemática de cada uma das propostas, procurando ressaltar a especificidade projetual das três hipóteses, embora todas trabalhando com os mesmos elementos e orientações de composição. Assim, cada projeto é verificado conforme suas memórias, partido, diretrizes e aspectos conceituais. Todos eles são

revisados por setores, buscando-se entender sua relação com o entorno circundante, com o rio e com seus acontecimentos internos. Para o melhor entendimento comparativo entre os projetos, somado à apresentação dos desenhos do concurso, a tese desenvolve diagramas explicativos, com o propósito de ressaltar os itens comuns que constituem todos os projetos, porém que formam morfologias variadas.

Por fim, na Conclusão, a narrativa centra-se no comparativo entre os três projetos, estabelecendo relações, similaridades e divergências entre eles, bem como

verificando como as proposições responderam ao previamente estabelecido pelo edital. Somado a isso, a tese traça paralelos com os exemplos estudados no Capítulo I, bem como com outros modelos que foram considerados pertinentes para o debate. Diante desses exames, retoma-se apontamentos discutidos aqui na Introdução, procurando comprovar a interligação do Parque Marinha do Brasil no contexto disciplinar arquitetônico e como problema de conformação territorial e paisagística da cidade moderna.





CAPÍTULO I

# O PARQUE URBANO | REVISÃO HISTÓRICA



## Capítulo I: o parque urbano | revisão histórica

Este capítulo tem o objetivo de refletir acerca do parque urbano e demonstrar como sua evolução responde ao desenvolvimento das cidades. Discutir o parque urbano é uma forma de pensar sobre a cidade e seu desenvolvimento. A tese entende o parque como fundamental peça urbana de composição das metrópoles. Ao longo da história das cidades, o parque urbano assumiu diversas interpretações e significados, conforme as características do local onde se implantava e o uso que a população dele fazia. De nascimento atrelado ao suprimento de novas necessidades da sociedade, em busca de lazer, ócio e cultura, o parque também pode ser entendido como instrumento de reforma social, cultural e urbana.

Assim como as edificações, o parque é um objeto arquitetônico de composição ativa na cidade, uma vez que agrega funções metropolitanas e morfologicamente configura o traçado urbano. Com características de relativa autonomia, o parque interage com seu entorno, impondo uma transformação arquitetônica no território da cidade. Normalmente de dimensões significativas em meio à densa malha, dispõe de amplo e contínuo espaço aberto para a implantação de equipamentos diversificados, os quais permitem o desenvolvimento de diferentes atividades e a formação de variados ambientes.

Ao longo dos séculos XVIII e XIX a ideia do parque se solidifica e surge como espaço adequado a suprir

novas demandas sociais, que reivindicavam a satisfação de necessidades como lazer, recreação, ócio e cultura, em contraposição ao ambiente urbano progressivamente mais congestionado. Nesse sentido, diferentes aspectos da vida social ganharam destaque, como a salubridade da população e o direito ao convívio social. Também alavancadas pela industrialização, as reformas políticas e sociais impulsionaram o processo de democratização urbana e, conseqüentemente, geraram a demanda por espaços para o desenvolvimento das relações sociais. Assim, com o adensamento das urbes e com as problemáticas advindas da cidade industrial o parque aparece no âmago da reflexão acerca da metrópole em mutação.

Ao longo dos últimos séculos, a evolução do parque acompanha as alterações urbanísticas das cidades, tornando-se importante registro de valores sociais e culturais da população. Mesmo moldando-se às mudanças da estrutura urbana e da sociedade, o parque qualifica-se como um elemento de forte permanência na cidade, conservando suas características essenciais. Por sua importância e abrangência, é cada vez mais necessário nas metrópoles, como instituição capaz de atender às demandas sociais da população e ambientais da urbe. O parque público nos contornos atuais é um elemento característico da cidade moderna em constante processo de renovação e recodificação. O parque ganha

fundamental importância nas metrópoles contemporâneas pela demanda crescente do lazer ao ar livre e pela presença da natureza no âmago da cidade.

### **I.1 Da monarquia ao povo: o parque como representante da transformação urbana**

#### **LONDRES**

Usualmente composto por vastas extensões de terra de propriedade privada, em especial reservas de caça da nobreza, os parques paisagísticos ingleses foram gradativamente sendo cedidos ao uso da população. Esse processo ocorreu de modo progressivo, na medida em que o uso monárquico e aristocrata passa à burguesia e então ao alcance das classes populares. Assim, o parque é inserido ao cotidiano da cidade com o intuito de compor o espaço público e atender às necessidades sociais, de higiene, lazer e ócio. Formalmente, o parque inglês rompe com a tradição do jardim barroco, de traçado rígido e geométrico, sugerindo ideais românticos de retomada da natureza e propondo o uso de linhas curvas, modelados do terreno, lagos em formato natural e vastos gramados onde a vegetação é organizada por conjuntos. Colinas suaves, percursos sinuosos, vegetação em organização informal e árvores em distribuição descontraída têm o propósito de remeter a paisagens de formação natural.

Os mais célebres paisagistas do período, William Kent Lancelot Brown e Humphry Repton, em acordo com os conceitos de retorno à natureza, inauguram o padrão paisagístico da utilização de traçado curvo, traba-

lho de topografia através de tênues colinas, elementos aquáticos remetendo ao desenho natural e vegetação agrupada e distribuída ao longo de grandes relevados. Kent foi um dos colaboradores no ideário de ceder os parques ao uso da população, de maneira a inseri-los na malha urbana e conjugá-los a outros espaços abertos a serem criados.<sup>1</sup>

Mesmo que apresente uma aparente aleatoriedade em sua composição, o paisagismo inglês organiza os elementos naturais de maneira orgânica, reproduzindo-os artificialmente, porém buscando a recomposição e o aprimoramento da paisagem própria da natureza. O jardim que imita a paisagem natural propõe perspectivas limitadas que geram surpresas ao longo de seus caminhos serpenteantes, formando ao longo dos seus percursos visuais bucólicas e recantos intimistas, capazes de oferecer recolhimento e tranquilidade. O conjunto não é percebido como um todo, senão é experimentado através de pequenas descobertas. A natureza consiste no modelo maior do paisagismo inglês, sendo disciplinada e organizada de maneira sutil. O foco do estilo inglês difere totalmente da tradição renascentista, que expressava evidentemente o domínio humano sobre a natureza, através de grandes eixos, extensas paisagens e largas visuais. Ao contrário, a tradição inglesa rompe com a ordem geométrica rígida, predominante nos séculos antecedentes.

O pioneirismo do formato público do parque, como são caracterizados atualmente, ocorreu com o *Hyde Park*, em Londres, em 1635. Situado no centro da capital inglesa, em conjunto com os adjacentes jardins de *Kensington*, o parque ocupa uma área de aproximadamente

1. GARABINI, Elvio Araújo. **Parques urbanos aqui, ali, acolá**. Dissertação de Mestrado. PROPAR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004.

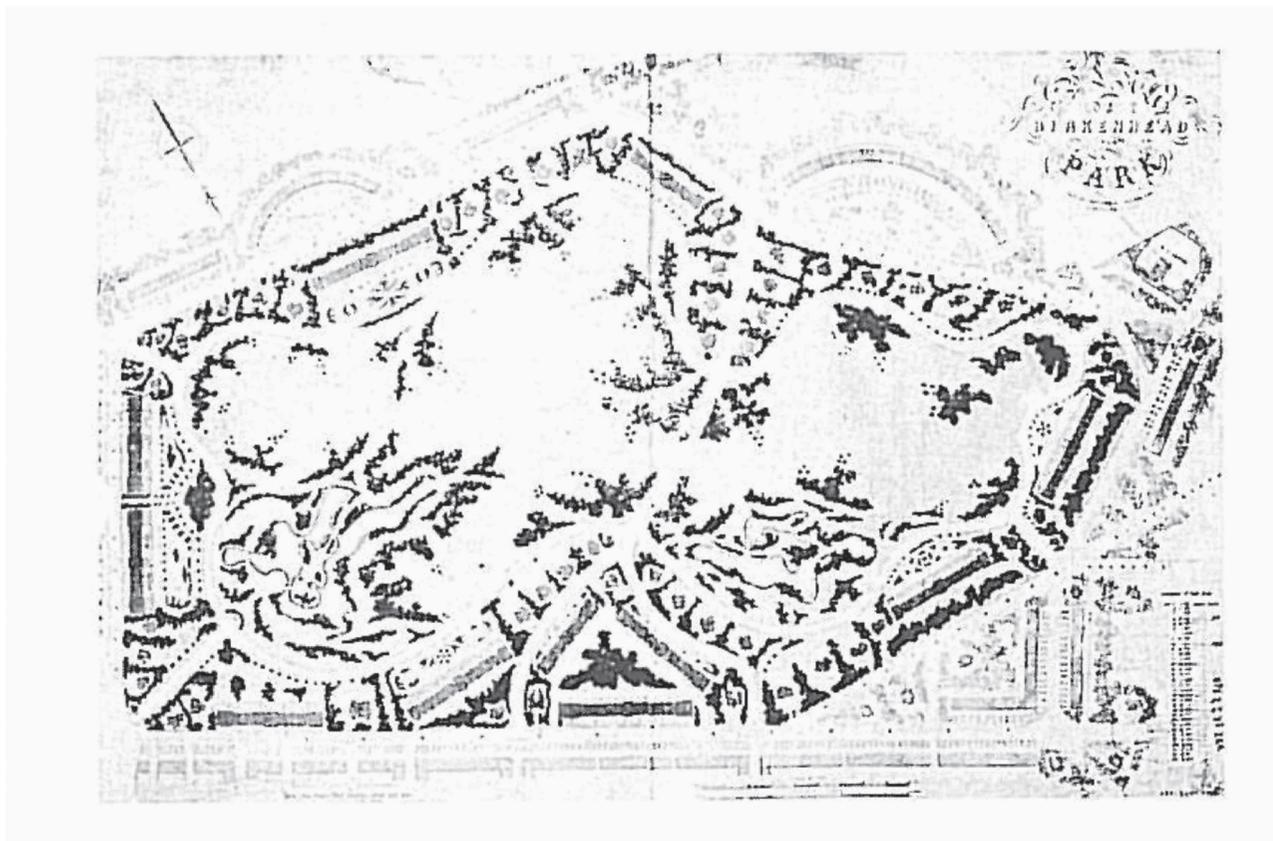


Figura 4 – Birkenhead Park, Liverpool, projetado em 1844, por Joseph Paxton.

250 hectares, sendo atravessado pelo *Serpentine Lake*. Originalmente propriedade dos monges da abadia de *Westminster*, a área do parque foi, em 1536, adquirida pela nobreza. Posteriormente, no século XIX, o parque se tornou palco de diferentes celebrações. Dentre elas se destaca a Grande Exposição de 1851, para a qual se construiu o Palácio de Cristal, desenhado por Joseph Paxton. Assim como outros oito parques – tais como o *Regent's Park* e o *St. James's Park* – o *Hyde Park* é

oficialmente reconhecido como um dos Parques Reais de Londres.<sup>2</sup>

Também localizado na região central de Londres, com aproximadamente 100 hectares destinados inicialmente à caça da nobreza, o *Regent's Park* foi cedido à Prefeitura em 1809 para tornar-se uma área pública direcionada ao lazer e à recreação. Tendo em vista a escala e as características de jardins e lagos, anteriormente de uso privado, o parque precisou ajustar-se a novas dimensões

2. Áreas anteriormente de uso recreativo da monarquia, cuja entrada da população era proibida. Administrados pela Royal Parks Agency situam-se no centro londrino – Hyde Park, Regent's Park, St. James's Park e Kensington Garden, Green Park – ou em seus subúrbios – Bushy Park, Greenwich Park e Richmond Park.

e a padrões paisagísticos da época. O projeto desenvolvido por John Nash e Humphry Repton estabelece um sistema de parcelamento do solo em torno de espaço livre, onde se distribuía uma zona residencial. O projeto é também bastante inovador ao sugerir a conexão de áreas verdes urbanas, antecipando o que foi realizado por Haussmann em Paris, sob orientação de Napoleão III – anteriormente exilado em Londres. Nash e Repton propuseram a interligação do *Regent's Park* com o *Royal Crescent*, através da *Regent Street*. A obra iniciada em 1841 foi entregue ao público apenas em 1938.<sup>3</sup>

Assim como o *Regent's Park* e o *Hyde Park*, outros grandes jardins da corte foram igualmente cedidos ao uso popular e incorporados à estrutura da cidade, iniciando o processo de origem dos parques urbanos ingleses. Somado a isso, inúmeras praças se proliferaram pela rede urbana, sendo muitas delas promovidas por empreendimentos imobiliários financiados pela iniciativa privada, tais como o *Buxton Pavilion Gardens* e o *Birkenhead Park* (1844). Este último, localizado em Liverpool, é de autoria de Joseph Paxton, e serviu de inspiração para Olmsted na concepção do *Central Park* nova-iorquino.<sup>4</sup>

O parque inglês abriu um importante horizonte acerca das intervenções paisagísticas em grandes propriedades. Ainda que as pequenas intervenções em jardins particulares não tenham desaparecido, o grande testemunho do seu conceito centra-se no trabalho em ambiciosos projetos de retomada da natureza junto à malha urbana. A visão pastoril e romântica do jardim inglês influenciou a conformação de parques e praças, sejam públicas ou privadas, não apenas no contexto europeu. Seu legado atravessou as barreiras oceânicas, tornando-

-se referência ao modelo americano. Amplas forrações verdes, contornadas por bosques disciplinadamente compostos com riachos e lagos de formato orgânico, interconectados por inúmeros percursos que conformam nós de circulação principal e secundária, são características que se mesclaram a tantos outros estilos vigentes até a atualidade.

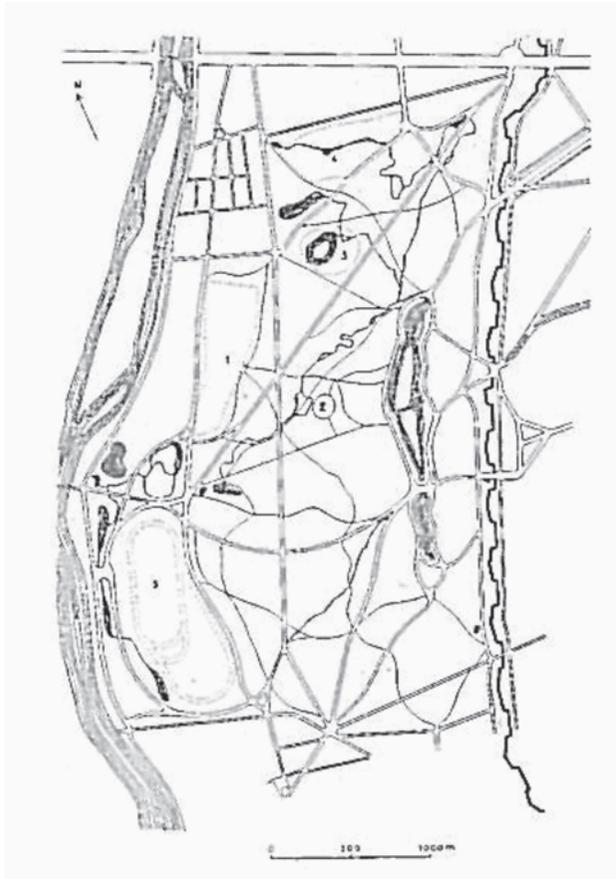
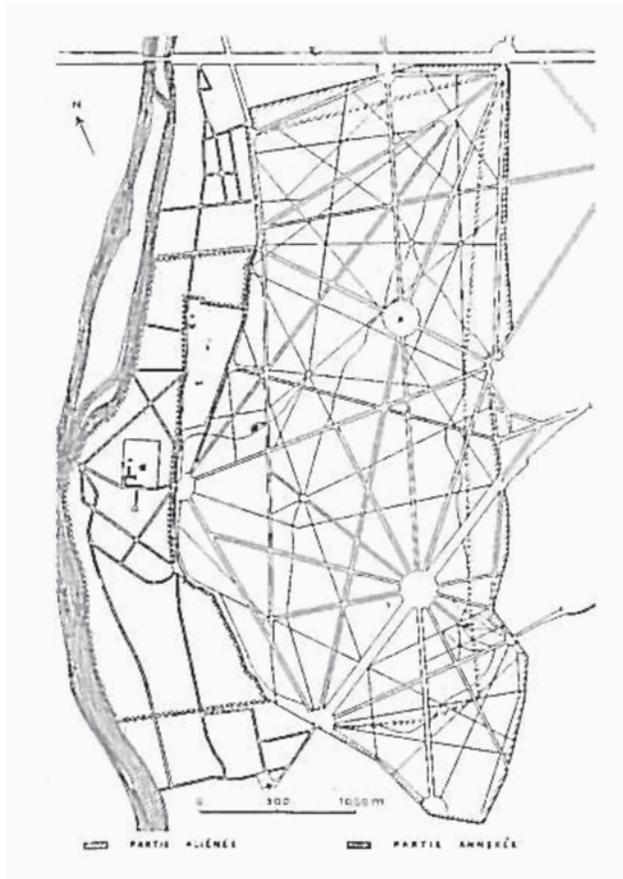
## PARIS

Apresentando conceitos totalmente diversos ao modelo inglês, a tradição francesa se conformou através de composições absolutamente simétricas, traçados regulares e grandiosos que permitiam a total visibilidade do majestoso conjunto. Longos eixos estabelecidos por caminhos ou por canais explicitavam a supremacia projetual sobre a natureza. Espécies arbóreas regularmente alinhadas com proporções precisas e formando perspectivas infinitas refletiam nos espaços abertos a configuração social rígida e o poderio econômico da nação. Mesmo que o paisagismo público ocorrido na Inglaterra tenha influenciado a jardinagem francesa, projetos de cenografia inspirada na visão inglesa, como o *Bois de Boulogne* de Alphand, por exemplo, misturam os dois preceitos para se adequarem à visão nacionalista francesa, cuja lógica seguia o excessivo geometrismo e a orientação dos caminhos a um ponto focal principal.

Os projetos de André Le Nôtre representam a supremacia do paisagismo francês. Característicos de suas composições são os largos eixos visuais, que possibilitam a compreensão do vasto território numa abrangência única. Composições excessivamente simétricas, conformadas por traçados regulares dominam amplos

3. FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. *Desenho ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico*. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1997.

4. KLIASS, Rosa Grená. *Parques urbanos de São Paulo*. São Paulo: Pini, 1993.



Figuras 5 e 6 – Bois de Boulogne, antes e depois das intervenções de Alphand (1854 – 1858).

territórios. A topografia do solo é trabalhada em patamares e suntuosas escadarias, que juntamente aos eixos conduzem a um ponto focal principal, normalmente representado por um elemento construído, como um palácio real. Os nobres jardins do Palácio de Versalhes constituem o maior exemplar de sua criação. Seus característicos *parterres* trabalhados sobre solo plano evidenciam o rigor geométrico, inclusive na poda vegetal.

Dentre os princípios fundamentais introduzidos por Le Nôtre, pode-se citar o conceito de perceber o jardim de modo secundário, como uma simples extensão do palácio. Embora entendido dessa forma, o jardim também acabava por se desconectar da edificação, gerando perspectivas infinitas, devido a sua avantajada escala. O exagerado geometrismo estava presente não apenas no objeto construído, mas também nos eixos que se impunham ao

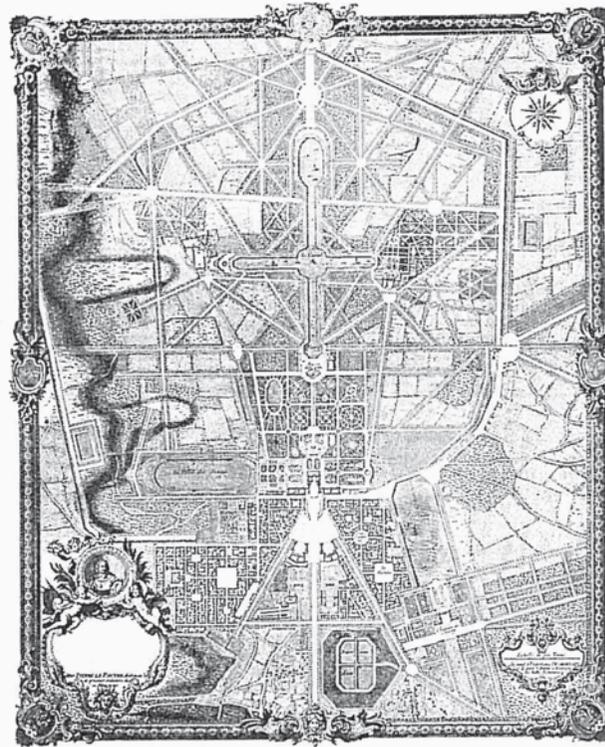


Figura 7 – Jardin de Versailles, típico modelo do jardim francês.

terreno natural. A revelação visual do todo em um singular lance de olhar são contrastados por bosques fechados, claramente definidos por vegetação ordenada e esculpida. O elemento aquático, presente em fontes e canais, sugeria a reflexão dos palácios ou mesmo do céu e do entorno. Por fim, a composição se complementava pelo uso de elementos decorativos como esculturas, fontes e objetos pontuais, ordenados de maneira a criar pontos focais, demarcar espaços ou estabelecer ritmos.<sup>5</sup>

Em 1803, em pleno centro de Paris, o *Jardin de Luxembourg* foi entregue ao uso popular, da mesma maneira

como ocorreu com o *Jardin de Versailles*. No entanto, foi por força do plano de reformulação do centro da capital francesa, idealizado por Haussmann, no período de Napoleão III, nas décadas de 1850 e 1860, que o parque parisiense atinge pleno desenvolvimento. Nesse período, Paris atravessa profundas transformações urbanísticas. Através do seu plano de urbanização, o Barão instaurou um sistema de parques conformados por zonas verdes em diferentes escalas, interligadas por grandes avenidas. Para tal fim, utilizou-se de florestas anteriormente pertencentes à Coroa, como *Bois de Boulogne* e *Bois de Vincennes*, e, também, criou uma série de parques, tais como *Monceau*, *Monsouris* e *Buttes-Chaumont* – nesse caso pela recuperação de uma antiga jazida de calcário.<sup>6</sup>

Projetado por Jean-Charles Adolphe Alphand, o parque *Buttes-Chaumont*, cujas obras duraram de 1864 a 1867, reabilita antigas pedreiras caracterizadas por sua topografia particular, reinterpretando-as como parque



Figura 8 – Vista geral do Buttes-Chaumont de Alphand, Paris, 1867.

5. GARABINI, Elvio Araújo. Op. Cit.

6. KLIASS, Rosa Grena. Op. Cit.

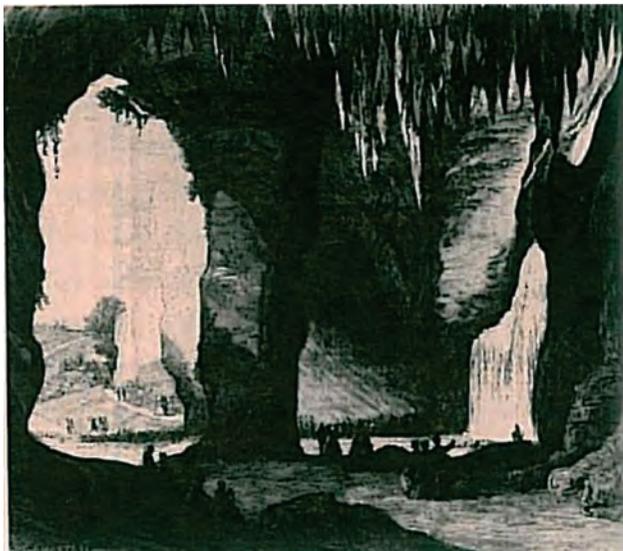


Figura 9 – Vista das grutas de Buttes-Chaumont de Alphand, Paris, 1867.

público. Conforme observa Ábalos, esse parque constitui o auge do pitoresco na Paris de Haussmann.<sup>7</sup> Pedreiras esculpidas – formando grutas e eventualmente cachoeiras artificiais –, bem como galerias, túneis e vias de trens reciclados, conformam o cenário do espaço reutilizado para uso público. Com área de 25 hectares completamente artificiais, é um dos maiores parques de Paris, no qual aproximadamente cinco quilômetros de caminhos e trilhas percorrem o parque. A exploração da topografia irregular em acentuado desnível é uma das fortes características do projeto. Dois riachos artificiais formam um grande lago, sendo que ao longo do percurso de um deles cria-se uma cascata de quase 30 metros de altura, desaguando em uma gruta, onde antes era o acesso da antiga pedreira.

Uma estrutura administrativa, denominada *Service des Promenades et Plantations*, foi criada para a implantação e

manutenção desses parques, sob o comando do engenheiro-paisagista Jean-Alphonse Alphand.<sup>8</sup> Em sua direção, Alphand propôs intervenções que englobavam toda a capital francesa, tais como um cinturão verde traçado ao longo do percurso da antiga muralha de cercamento da cidade e no caminho de conexão do *Bois de Boulogne* e *Bois de Vincennes*.<sup>9</sup> Essa nova tipologia proposta por Haussmann tem enorme importância no seu legado como organizador do fluir urbano e como intenção formal para o crescimento da cidade. Com as reformas ocorridas entre 1853 e 1869, Paris tem sua área verde quase duplicada, com o incremento de 1800 hectares, distribuídos entre parques, praças e bulevares. Esse exemplo de reformulação urbana transformou-se em modelo para outras cidades europeias e latino-americanas.

## **1.2 Retomada verde: o parque como símbolo democrático americano**

Contrariamente ao parque europeu, originado como complementação às estruturas da nobreza e posteriormente adaptado ao uso popular, o parque americano surge para suprir as deficiências da cidade em acelerado crescimento. Aliás, o parque desponta exatamente como uma contestação analítica sobre a cidade industrial e seus efeitos sobre a qualidade de vida do cidadão. Em seu escopo, o parque americano traz questões inovadoras ao propor atividades esportivas e especificamente destinadas à recreação, como também ao intervir sobre assuntos estruturais do planejamento urbano.

7. ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pitoresco vol. 1: el observatorio*. Op. Cit.

8. KLIASS, Rosa Grena. Op. Cit.

9. Proposta que não se concretizou em Paris, foi efetivada, no entanto, em 1858, com o *Ringstrasse* de Viena, onde a derrubada da muralha possibilitou a criação de uma vasta avenida circular, ao longo da qual se dispuseram edificações imperiais e áreas verdes.

Deve-se também à conjuntura social mais aberta e menos rígida a qual se insere, a possibilidade do parque americano de libertar-se de qualquer estilo paisagístico específico. Assim, os espaços abertos públicos são concebidos com uma pluralidade de objetos, utilizados de diferentes modos em variadas tipologias de terreno. Vegetação – árvores, arbustos, gramados e flores –, água, esculturas, percursos e edificações utilitárias mantêm-se como elementos de composição, que se somam a novos equipamentos urbanos voltados à recreação, como *playgrounds*, quadras e pistas esportivas. Assim como os sítios e os elementos compositivos são diversos, também são variadas as escalas de intervenção urbana, alternadas entre pequenas praças ao longo da metrópole, como enormes parques inseridos no centro urbano.<sup>10</sup>

Predomina na concepção americana o pragmatismo compositivo característico de sua época. Os espaços



Figura 10 – Greenwood Cemetery, Brooklyn, 1852.

abertos representam não apenas a preocupação higiênica e de salubridade, mas também estão comprometidos com questões sociais de qualidade de vida e ambientais de preservação na natureza em meio à metrópole. Recentes contestações públicas estão contidas na concepção do espaço aberto público, que se torna um meio natural de intervir sobre a metrópole. Muito além da questão estética de melhoramento visual urbano, as áreas verdes americanas estão envolvidas com argumentos sociais de sua época.<sup>11</sup> Desde sua fundação o parque tornou-se um elemento fundamental de modernização, caracterizando-se como peça chave na busca de renovação de uma cidade social e ambientalmente mais harmônica. Em sintonia com a experiência internacional, os exemplos americanos identificam o parque por seus significados que lhe dão a qualidade de espaço público relacionado à higiene, à reintrodução da natureza na vida metropolitana, ao lugar de centralidade cívica urbana e, também, como polo agregador da identidade comunitária.

Com tal feito, o parque passa a constituir peça chave nas propostas de transformação urbana dos Estados Unidos, tornando-se elemento essencial do planejamento das cidades. Gorelik sintetiza:

Enquanto o parque europeu se torna público através de uma série de transformações políticas e sociais que afetam parcialmente sua organização interna, desde os parques e bosques reais e da aristocracia até os parques metropolitanos, o parque norte-americano nasce explicitamente como dispositivo de produção deliberada destes

10. MACEDO, Silvio Soares. *Parques urbanos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2003.

11. GARABINI, Elvio Araújo. Op. Cit.

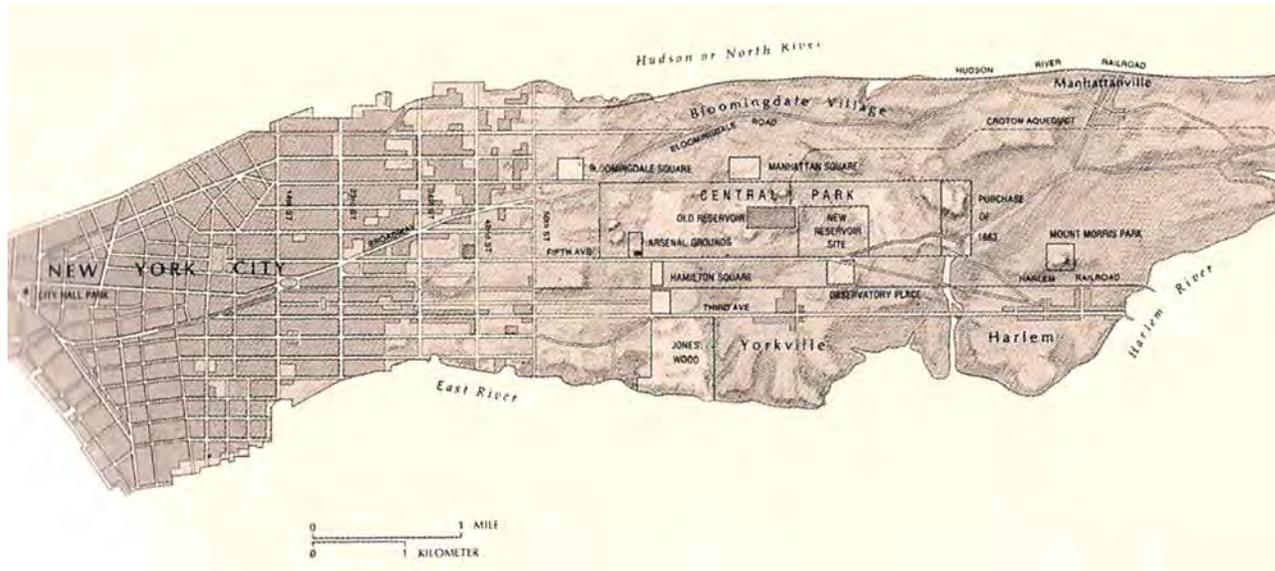


Figura 11 – Localização do Central Park, em Nova York, 1850.

motivos políticos. O parque norte-americano procura erigir-se não como o sítio em que uma transformação das práticas sociais possa ter seu lugar, mas como o emergente de uma sociedade nova ... a alternativa será a procura de um programa próprio do parque americano, um programa para a “republican simplicity”.<sup>12</sup>

Em um de seus relatórios acerca do projeto para o *Central Park*, Frederick Law Olmsted – idealizador do parque, juntamente a Calvert Vaux – define a necessidade de melhoramentos com o intuito de ir além de apenas atender às condições urbanas. Assim estipula o planejamento de duas diferentes classes para o propósito do parque. Uma delas direcionada “a assegurar ar puro e saudável, para atuar através dos pulmões”, a segunda para garantir como contraposição de

objetos visuais das ruas e casas, de forma a ter efeito terapêutico, por meio de “impressões na mente e de sugestões para a imaginação”.<sup>13</sup> Desse modo, o parque se forma como resposta à demanda urbana de equipamentos para a recreação e o lazer, e, além disso, representa uma ferramenta de transformação da paisagem urbana e de seus aspectos ambientais. Assim, torna-se um espaço capaz de amenizar as tensões das estruturas urbanas, simbolizando um vazio em meio às densas massas edificadas.

Olmsted tinha convicção que um estilo de vida urbano mais satisfatório seria propiciado por uma cidade com mais quantidade de espaços abertos, em especial áreas voltadas à recreação, onde também fosse possível encontrar um ambiente tranquilo, que inclusive garantisse a melhora da salubridade e das questões psicológicas da população. É de fundamental importância seu papel em mostrar aos norte-americanos a

12. GORELIK, Adrian. *La grilla y el parque – Espacio público e cultura urbana em Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires. Universidade Nacional de Quilmes, 2004.

13. KLIASS, Rosa Grena. Op. Cit. (Olmsted Jr., Frederick Law & Kimball, *Forty Years of Landscape Architecture*, Frederick Law Olmsted, Senior, págs. 45/46.

relevância dos parques e seus benefícios para todas as classes sociais. Ele também defendeu o parque como um local de encontro social dos cidadãos, independente da sua formação ou classe. Seu discurso alinha-se com os debates europeus, aperfeiçoando a concepção do parque como peça urbana essencial à rotina da cidade moderna.<sup>14</sup>

Olmsted foi a figura de maior representação e liderança no *Park Movement* – Movimento dos Parques Americanos –, nascido nos Estados Unidos. Os ideais românticos e naturalistas, disseminados a partir da Europa, em meados do século XIX, influenciaram o desenvolvimento desse importante movimento paisagístico. Com base nas críticas acerca das graves consequências da industrialização, o movimento opôs-se à baixa qualidade de vida nas cidades americanas, decorrentes dos efeitos negativos do acelerado crescimento, e aos danos causados pelo processo de exploração da natureza, exercido pela agricultura e pecuária nos EUA. Além de gerar campanhas em prol da preservação dos recursos naturais e da renovação das paisagens degradadas pelo uso humano, a ação colaborou para uma completa alteração no significado da relação entre homem e natureza. Essencialmente liderado por Olmsted, o *Park Movement*, apresenta propostas com embasamento científico orientadas a planejar o crescimento das cidades. Esse movimento também articula essencial colaboração junto à opinião pública acerca da necessidade de constituição de parques urbanos e áreas de preservação.

O empenho de Olmsted acerca da conservação de territórios intocados – do ponto de vista da intervenção paisagística – é determinante para a elaboração do conceito do Parque Nacional. Áreas de vasto interesse

ambiental e ecológico, esses parques são compreendidos como espaços públicos de grandes dimensões que mantêm a identidade nacional. Em 1864, Olmsted visita pela primeira vez o Vale de *Yosemite*. Entendendo esse território por sua dimensão científica e artística, o arquiteto foi um dos personagens mais marcantes para a conformação do parque de preservação ambiental de *Yosemite* (Sierra Nevada, Califórnia). Ainda, participou do projeto para o parque das Cataratas do Niágara, propondo o reconhecimento do potencial cênico da região e seu traçado viário, de modo a organizar a sequência de passeios e a distribuição das superfícies aquáticas. A concepção do Parque Natural de *Yosemite* e da Reserva Internacional das Cataratas do Niágara foram decisivos para a criação da ideia do Parque Nacional, prática posteriormente expandida internacionalmente.

Também influenciaram o *Park Movement*, os conceitos do *rural cemeteries*, iniciadas nas primeiras décadas do século XIX. De acordo com essa definição, o visitante percorreria um parque, de maneira a entrar na natureza, chegando a uma paisagem mística, formada por figuras fúnebres, eruditas e celebrativas, que se tornariam uma decoração naturalista. Gorelik assinala que clássicos estudos sobre o parque norte-americano apontam os cemitérios suburbanos como antecedente direto ao *Park Movement*, tendo em vista a relação entre os problemas urbanos e o saudosismo por uma comunidade abandonada, vinculada com questões religiosas e com a natureza. Os cemitérios, projetados fora da cidade, aparecem como proposta para a recuperação da natureza. Os habitantes de Nova York disputavam o passeio ao Cemitério *Greenwood*, no Brooklyn, transformado em

14. KLIASS, Rosa Grená. Op. Cit.

um centro de atração turística – inclusive com guia impresso – e lugar de uso do tempo livre. Por inúmeras especificidades coloca-se o cemitério como antecessor direto do parque.<sup>15</sup>

Editor da revista *The Horticulturist*, desde 1845, Andrew Jackson Downing (1815-1852) foi um dos maiores defensores do parque público e um dos principais publicitários e reformistas a alavancar o *Park Movement*. Downing preconizava uma estética orgânica e uma linguagem pitoresca, valorizando as imagens naturais de cunho social e religioso, traduzidas na teoria e na prática do *American Landscape*. Seus textos salientavam a importância das virtudes rurais sobre os processos de crescimento urbano, influenciando a corrente favorável à criação de parques, como o *Yellowstone National Park* (1872, Wyoming EUA) e o *Monument Valley Tribal Park* (Fronteira entre Utah e Arizona). Downing descreveu, em 1851, como deveria ser o parque no centro da ilha de Manhattan, o *Central Park*, projetado anos mais tarde, após o seu falecimento.<sup>16</sup> Segundo Ábalos, Downing foi um paisagista de grande influência e figura fundamental para o intercâmbio entre o paisagismo europeu e consequente surgimento do paisagismo norte-americano.<sup>17</sup>

Em resposta a um viajante em retorno da Europa, impressionado com os parques urbanos europeus, o publicitário escreve, em 1848, em *The Horticulturalist*, que os grandes parques públicos europeus são essencialmente complementos da realeza, tendo sido concebidos com o intuito de representar e enaltecer a nobreza, algo em desacordo com suas convicções de “simplicidade republicana”. Dai surge a procura de Downing por um progra-

ma específico do parque americano, o chamado “*republican simplicity*”. Ainda assim, no mesmo artigo, o autor reconhece alguns exemplos europeus, em especial nas cidades alemãs de Munique e Frankfurt, onde antigas muralhas medievais foram destruídas, sendo transformadas em parques projetados para o público.<sup>18</sup> Gorelik salienta que a influência de Downing através dos movimentos horticulturalistas eram evidentes com seus contatos na Inglaterra, salientando que a concepção de *Birkenhead Park*, projetado por Joseph Paxton (1843-1844), serviu de modelo para o desenvolvimento do Movimento dos Parques Americanos.

Ao contrário de tantos outros parques europeus, como *Hyde Park*, *Regent's Park* ou *St. James Park*, o *Birkenhead Park* surge estritamente como parque público, estabelecendo complexas relações com questões de tráfego metropolitano e introduzindo funções inovadoras, como equipamentos esportivos e de uso do espaço livre. Conforme relata Ábalos, é em visita ao *Birkenhead Park* que Olmsted define por praticar seus conhecimentos botânicos e suas aspirações reformistas para a elaboração do espaço público norte-americano. Nesse parque Olmsted vislumbra “um parque de caráter público de inspiração pitoresca”, importando esse modelo para a cidade americana. Além dessa visita, o arquiteto também conheceu outros parques franceses e ingleses, sendo que em Paris, mesmo vivenciando a execução de espaços projetados por Jean Alphand e Edouard André, concentra-se no *Buttes-Chaumont*. Tais experiências lhe permitiram harmonizar seus dotes botânicos, científicos, técnicos e reformistas, para que conseguisse aliar em seus projetos a estética rural inglesa com as propostas

15. GORELIK, Adrian. Op.Cit.

16. ANTONIO, Castelnou. **Park Movement**. [http://arquitectura.weebly.com/uploads/3/0/2/6/3026071/ta489\\_e-01.pdf](http://arquitectura.weebly.com/uploads/3/0/2/6/3026071/ta489_e-01.pdf). Acessado em 25/07/2013, às 11:36 hs.

17. ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2: los viajes**. Op. Cit.

18. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

naturalistas dos pintores paisagistas norte-americanos, recriando, assim, a interpretação do pitoresco.<sup>19</sup>

Olmsted influenciou-se pelos ideais românticos, naturalistas e organicistas do paisagismo inglês e pela visão naturalista dos pintores da Escola do Rio Hudson, que entre 1820 e 1880, valorizavam a paisagem natural do vale do Hudson. As teorias paisagísticas de Andrew Jackson Downing – seguidor do paisagista inglês Repton – que cultuavam o naturalismo pitoresco também dominaram os ideais de Olmsted. Entretanto, enquanto Downing exerceu forte influência com seus artigos, Frederick Law Olmsted (1822-1903) elaborou críticas e revisões acerca dos preceitos herdados da Europa, marcando fundamental papel por meio de inúmeros trabalhos paisagísticos realizados em Nova York, Chicago, Detroit, São Francisco, Washington, Filadélfia, Boston, entre outras tantas cidades americanas.<sup>20</sup> O arquiteto demonstrou extremo comprometimento com a diminuição dos problemas ambientais e sociais da época. Ele via nos parques a probabilidade de participação democrática e convívio social, além de ser um local que permitiria comodidade, segurança e ordem nas grandes cidades. A partir de suas convicções o parque torna-se sinônimo de um novo modo de vida comunitário, transcendendo sua proposição urbanística, para assumir argumentos de ordem econômica e social para as cidades.

Embora a tradição pitoresca do jardim inglês caracterizasse a mais forte referência evidenciada nos trabalhos de Downing, Olmsted e Vaux, pode-se perceber uma alteração de atitude em relação ao projeto dos parques, muito em função de debates internacionais e de exemplos oriundos da Alemanha e Inglaterra. Assim, já em

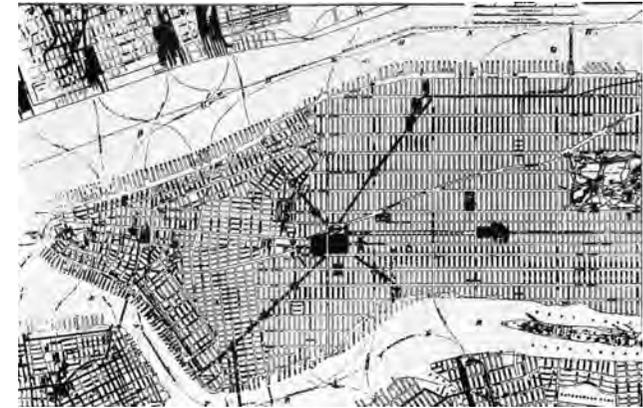


Figura 12 – Traçado de Nova York, 1896.

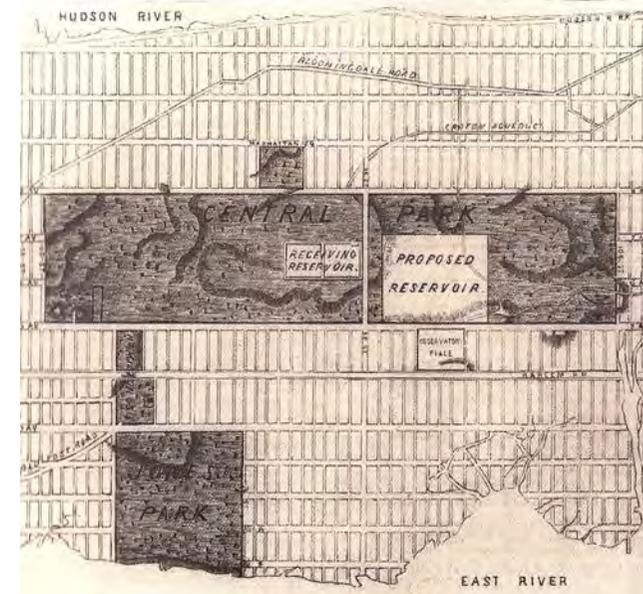


Figura 13 – Localização proposta para o Central Park, 1852.

meados do século XIX, a concepção de parque naturalístico, voltado às práticas burguesas de passeio, ócio e encontro social, é revisada. Lançam-se em novos planos urbanísticos e projetos para áreas verdes a ideologia do

19. ÁBALOS, Iñaki. Atlas pintoresco vol. 2: los viajes. Op. Cit.

20. ÁBALOS, Iñaki. Atlas pintoresco vol. 2: los viajes. Op. Cit.

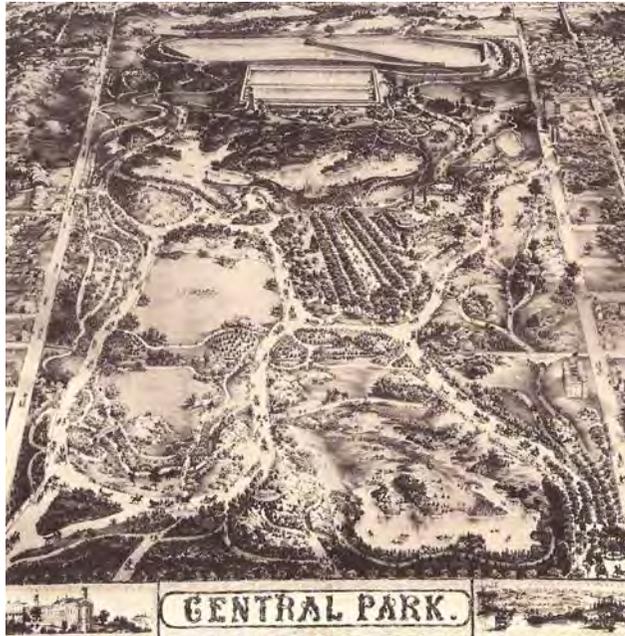


Figura 14 – Vista aérea do Central Park, 1863.

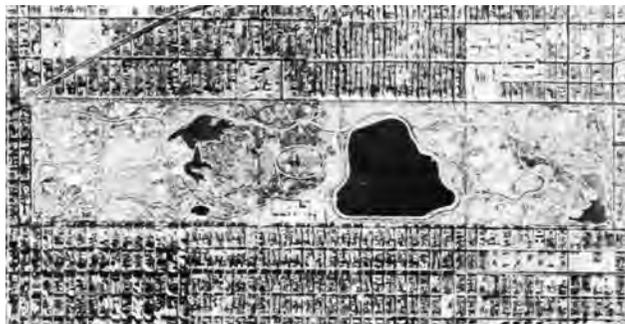


Figura 15 – Inserção da proposta de Olmsted e Vaux na grelha nova-iorquina.

esporte e dos locais para recreação ativa, inseridos tanto no parque urbano como em zonas de menor porte, distribuídas pela cidade.<sup>21</sup> O pensamento sobre a saúde física e psicológica, a formação moral dos cidadãos e sua postura cívica agiram satisfatoriamente na disseminação

desses espaços nos Estados Unidos. Entidades profissionais e privadas, em articulação com o *Play Movement*<sup>22</sup> e o *Park Movement*, atuaram positivamente para promover a criação de áreas para jogos em diferentes cidades americanas, como se evidencia no trabalho do *Boston Metropolitan Park Commission*, em 1892. Assim, a ocupação do território americano atenta para a inserção dos parques no tecido urbano, inserido como elemento fundamental do planejamento da cidade industrial.

Ao contrário do parque europeu, o parque norte-americano surge como um instrumento em favor da argumentação dos novos motivos públicos. Ao invés de nascer como um sítio capaz de abrigar as demandas de recentes costumes sociais, o parque norte-americano ergue-se como símbolo de uma nova sociedade. A falta de resquícios monárquicos permite que na América o parque surja destinado especificamente a auxiliar na solução dos problemas do acelerado crescimento urbano. Aliado a fontes “antiurbanas de filosofia agrarista e transcendentalista”<sup>23</sup>, inseridas nas bases do *Park Movement*, o parque se implanta como um meio natural de agir sobre a metrópole, sem guardar resquícios saudosos de natureza abandonada. Nesse sentido, a reforma urbana parte de uma remodelação completa, em que o verde público torna-se elemento operativo e ideológico para as transformações.

### NOVA YORK | CENTRAL PARK e o sistema de parques americanos

Peça essencial da cidade comercial de Nova York, o *Central Park* é concebido como instituição que retrata uma nova sociedade democrática e contestadora. Esse caso torna-se paradigmático, uma vez que a ideia coletiva de

21. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. *Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos: as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX*. Tese de doutorado. MONTANER, Josep Maria (orientador). Barcelona: ETSAB/UPC, 2008.

22. Segundo Fabiano Oliveira, o *Play Movement* se estabeleceu no final do Oitocentos, como resposta ao crescimento urbano-industrial.

23. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

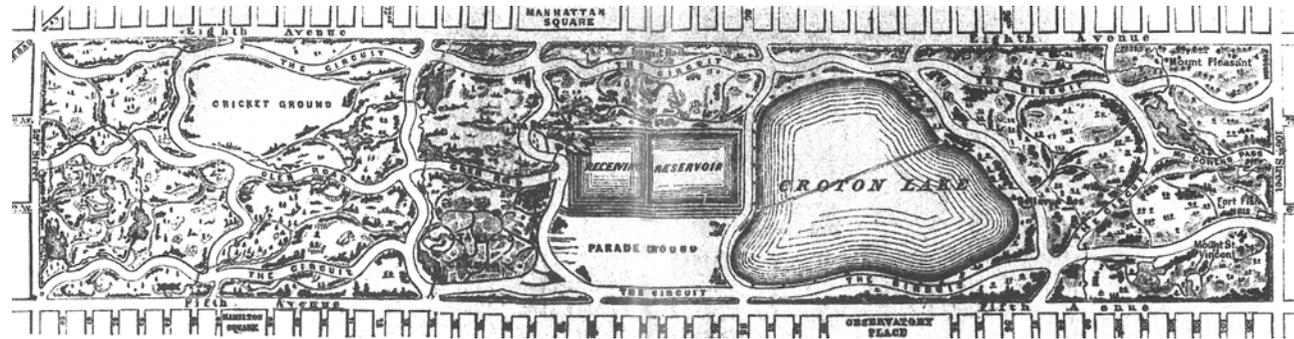


Figura 16 – Proposta do engenheiro Egbert Viele para o Central Park, 1856.

reforma sobrepôs o interesse público ao dos proprietários de terras, dos especuladores e dos políticos. O *Central Park* constitui um parque público por excelência no imaginário urbano, pois após duas décadas de debates controversos, foi aberto no coração da rígida grelha de Manhattan um enorme espaço verde destinado ao uso da população, permitindo o retorno da natureza ao âmago dos grandes centros. Tal feito emblemático provocou a alteração de rumo entre as relações urbanas com o parque, de modo que esse equipamento metro-

politano ganhasse projetos específicos para fins de higiene, sanidade, lazer e civismo. A concepção primordial do projeto era reconstruir a natureza como modo de alívio das tensões urbanas.

Central não à cidade de Nova York, porém em relação à península de Manhattan, o parque retangular de proporção 1:5 abrange um lote de 252 hectares, da trama traçada em 1811. Localizado entre a Quinta e Oitava Avenidas e entre as ruas 59 e 106, possuía entre as construções pré-existentes – e com a necessidade

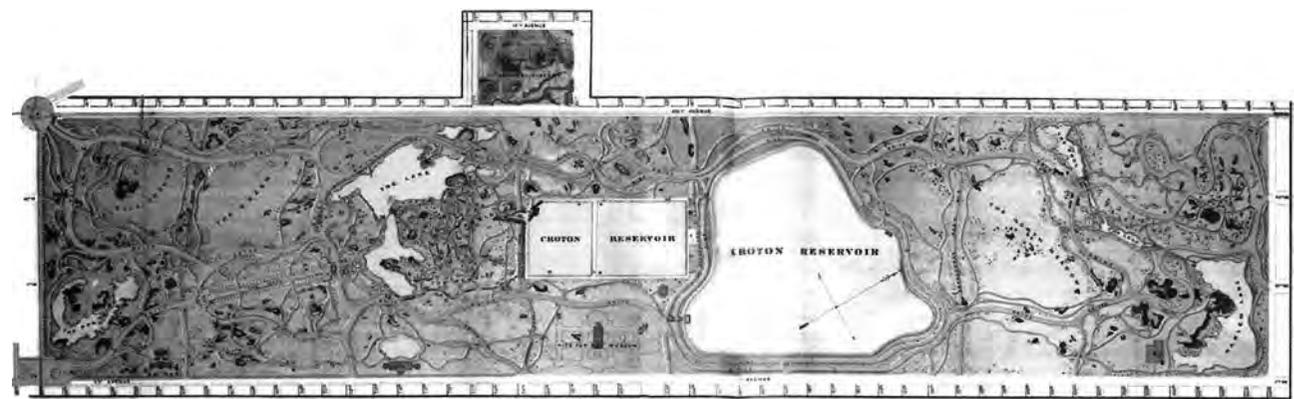


Figura 17 – Projeto definitivo de Olmsted e Vaux para o Central Park.

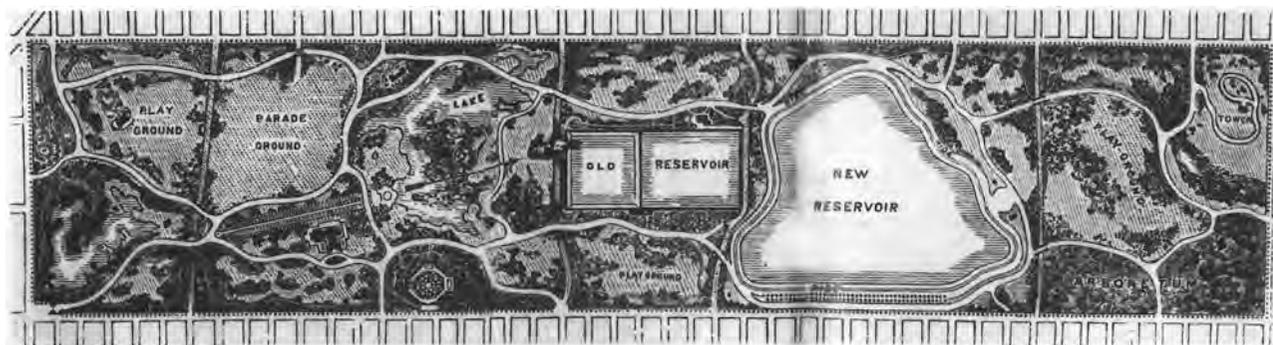


Figura 18 – Projeto original de Olmsted e Vaux, Greensward, para o Central Park.

de serem preservadas – os depósitos de água da cidade. Essas construções de caráter industrial estavam posicionadas na porção média do terreno, de modo a dominar a paisagem. Em virtude da grande extensão do terreno na direção norte-sul, também era imprescindível assegurar a comunicação leste-oeste da cidade na área do parque.

Edbert Viele (1825–1902), engenheiro, topógrafo e chefe do serviço de jardinagem de Nova York, foi responsável pelo levantamento do local e desenhou a primeira proposta para o parque. O projeto gerou reações controversas, enquanto defensores salientavam seu olhar ao âmbito popular, detratores apontavam a falta de qualidade das soluções apresentadas. Com o intuito de encerrar as discussões e estabelecer critérios de análise, criou-se uma comissão que encarregou a Calvert Vaux a missão de emitir um veredito sobre a proposta. O arquiteto classificou o projeto como inadequado, uma vez que o desenho não impedia a interferência do tráfego nos cenários, impossibilitando qualquer efeito de continuidade da paisagem. Além disso, criticava a concepção artística global, carente de focos visuais ou

espaços centrais que conduzissem o usuário. Argumentava que o visitante se “debatia entre a monotonia e a confusão”, estando ausente a noção de enquadramento da paisagem. Ainda, não havia previsão de plantações que criassem sensações de distância e amplitude, nem mesmo houve preocupação em esconder os antigos depósitos de água. Tal sentença foi a causa final para a chamada a um concurso. Assim, em 1857, convocou-se um concurso internacional, para o qual foi requisitada a participação de importantes nomes, dentre eles de Jean Alphand e Joseph Paxton.<sup>24</sup>

Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux<sup>25</sup> tornaram-se parceiros para o desenvolvimento do projeto e, em 1858, venceram o concurso de ideias para a construção do parque, que teve a participação de trinta e cinco projetos.<sup>26</sup> O projeto denominado *Greensward* apresentava um ideal estético unificador, resgatando para o centro da cidade a paisagem pitoresca idealizada, com forte conotação à memória do local. A proposta respondia positivamente à topografia do terreno, conformado por um planalto rochoso, cortado por cinco arroios que desembocam no East River e ladeado por pequenas colinas,

24. ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pintoresco vol. 2: los viajes*. Op. Cit.

25. Jovem arquiteto inglês, Calvert Vaux (1824-1895) chega aos Estados Unidos em 1850, para trabalhar com o paisagista Andrew Jackson Downing (1815-1852).

26. DAL CO, Francesco. *La città americana Espanhol La ciudad americana: de la guerra civil al new deal*. Barcelona: G. Gili, 1975.



Figura 19 – Corte longitudinal do Central Park, 1894.

Vista Rock e Great Hill, respectivamente localizadas a sul e a norte do parque. Dentre os grandes trunfos do projeto está a atitude de vazar as vias transversais, tomando partido da topografia dos arroios, de modo a trabalhá-las nas zonas deprimidas, para que sua interferência visual fosse reduzida. As passagens transversais cruzam o parque e são rebaixadas quando encontram as vias longitudinais, possibilitando a livre circulação das vias.<sup>27</sup>

O projeto propunha a transformação do terreno retilíneo, isolado e rochoso, resgatando a paisagem edílica e pastoril do Rio Hudson. Excluindo o subsolo rochoso, praticamente tudo que existe no Central Park é artificial, incluindo seus lagos, cujas bases foram executadas a partir de materiais impermeáveis. O desafio do projeto consistia em reconstruir a paisagem em um terreno erosivo, sem árvores, nem cobertura vegetal e isento de drenagem



Figura 20 – Central Park – sistema de drenagem.

natural. Elaborou-se uma hierarquia de visuais, no intuito de guiar o pedestre e gerar a vinculação dos variados cenários, desenvolvidos ao longo de um eixo estruturador. Com o propósito de conectar visualmente a entrada tomada como principal – na esquina sudeste junto à Quinta Avenida, até o eixo visual da Vista Rock – com a cidade, criou-se um *mall*, a partir do qual se desenvolviam os distintos episódios. Composto por uma larga avenida para pedestres, arborizada de ambos os lados, era especialmente nesse ponto que a sociedade se concentrava nos finais de semana para a o passeio e para o “desfile”.

Ao longo de sua história, novas funções foram sendo agregadas ao parque, conforme as novas demandas sociais e o crescimento da cidade. Na década de 1880, por exemplo, os esportes começaram a se desenvolver, assim como museus e carrossel. Na ocasião de abertura do parque, em 1858, sua localização distanciava-se do maior contingente populacional, que vinham dos quarteirões a sul. Origina-se desse período o uso de charretes no interior do parque – que permanecem até os dias de hoje como atração turística –, pois, assim como a cavalo, era o modo de chegada.

O traçado original do projeto dividia-o em duas grandes zonas, a norte e a sul, sendo essa última de maior evidência, em virtude do contato com a cidade existente e organizada. Ao norte, predominava o caráter pitoresco e florestado, enquanto que no sul o pastoril e com

27. GORELIK, Adrian. Op. Cit.



maior quantidade de atividades programadas. Ambas as áreas interligavam-se com os antigos depósitos da água, cujos contornos foram cautelosamente escondidos e mimetizados à paisagem. O objetivo dos autores era oferecer à população espaços com a imagem idealizada da natureza, pensando o parque público como uma composição de áreas formais, pastoris e pitorescas cuja conformação dos cenários foi estabelecida pela composição das massas vegetais. No perímetro longitudinal do parque, que estabelece sua transição com a cidade, criou-se uma galeria arbórea que se expande em determinados ocasiões para a conformação de praças e acessos. O espesso arborizado das bordas mascara a rígida malha



Figura 21 – Central Park – reservatório central curvo.

nova-iorquina que circunda o parque, permitindo que em seu interior surjam imagens planejadas da natureza.

O *Central Park* inaugura a figura do *landscape architect* evidenciando através de determinados acontecimentos ocorridos no decorrer da sua execução o perfil que esse profissional deveria dominar, bem como o conjunto de recursos técnicos e metodológicos que precisava trabalhar. Ainda tão incipiente em dado momento, a ecologia era o modelo científico de Olmsted, no qual os âmbitos biológicos, sociais e estéticos estavam vigentes. No caso do *Central Park*, o planejamento do parque demandou o desenvolvimento do espaço por meio de uma equipe multidisciplinar, formada por um engenheiro civil, um engenheiro agrônomo, um horticultor, um arquiteto e um arquiteto da paisagem. Assim, questões botânicas, cujo objetivo visava à reconstituição da flora do rio Hudson e seus distintos ecossistemas, ficaram a cargo de Calvert Vaux, familiarizado com a tradição paisagística inglesa. A intenção do projeto *Greensward* era reproduzir artificialmente os cenários naturais da região. Desse modo, Vaux desenhou pontes, estruturas arquitetônicas e áreas mais urbanizadas, como o *mall* e a fonte que o encerra. Em contrapartida, Olmsted ateu-se ao conceito geral do parque, suas funções e seu desenho global.<sup>28</sup>

O *Central Park* significa a história da urbe moderna e do espaço público contemporâneo, repercutindo na

28. ÁBALOS, Iñaki. Atlas pintoresco vol. 2: los viajes. Op. Cit.



Figura 22 – Sistema de parques de Boston, 1899.

maneira de construir a cidade no que se refere à natureza e suas edificações. Enquanto as residências de maior poder aquisitivo rapidamente se localizaram a leste do parque, ao longo da Quinta Avenida, no lado oposto, no decorrer da Oitava, junto às instituições e museus, evoluiu o desenvolvimento tipológico das *twin towers blocks* – blocos coletivos caracterizados pela formação em torres duplas. Tais configurações geraram, na década de 1930, um dos mais emblemáticos perfis urbanos do mundo, alavancando um modo inovador de olhar à metrópole. A partir daí houve uma eclosão de arranha-céus em Nova York, fato que modificou sua silhueta. Dessa maneira, pode-se dizer que a concepção desse imenso espaço público alterou o modo de

vida da cidade.<sup>29</sup> O parque foi compreendido como instrumento de reforma urbana frente à grelha representante dos interesses especulativos.

O limite retilíneo do parque foi se conformando não apenas na medida em que os arranha-céus eram erguidos, mas também no tempo em que simultaneamente cresciam as massas arbóreas. Nesse sentido o parque traz uma nova dimensão para a construção da cidade, na qual o espaço público urbano se conforma pela transformação paralela do natural e do artificial. Esse movimento de fusão entre natureza e edificação que crescem juntos e se completam tornou-se um dos grandes legados de Olmsted em relação ao pensamento sobre a cidade. Não apenas com o *Central Park*, mas também com a implantação do sistema de parques americanos, Olmsted perpetuou a discussão sobre o crescimento das cidades junto ao verde, de modo que influentes arquitetos e urbanistas europeus, como Le Corbusier, voltaram o olhar para seu legado. Ciente de que a disseminação de espaços verdes abertos permitiria um estilo de vida mais satisfatório, Olmsted também foi protagonista na função de explicitar aos norte-americanos a importância dos parques para o uso de todas as classes sociais.

O *Central Park* torna-se um essencial modelo urbanístico para a compreensão das ações urbanas americanas a partir do século XIX. Desde esse período a figura do parque comparece nos projetos de reforma urbana como peça chave ao planejamento das cidades, dando subsídio aos debates internacionais na defesa de inserção dos espaços verdes nos planos urbanos. Sua execução também definiu uma circunstância na qual a questão da constituição de parques tornou-se o foco das reflexões

29. Em virtude ao péssimo estado preservação em que se encontrava o parque, em 1980, foi fundada a *Central Park Conservancy*, responsável por sua manutenção e conservação. Em praticamente uma década o patrimônio foi recuperado, aproximando-se ao traçado original proposto por Olmsted e Vaux. Organização privada, sem fins lucrativos, a associação administra o parque em acordo com o Departamento de Parques e Recreação da cidade de Nova York.

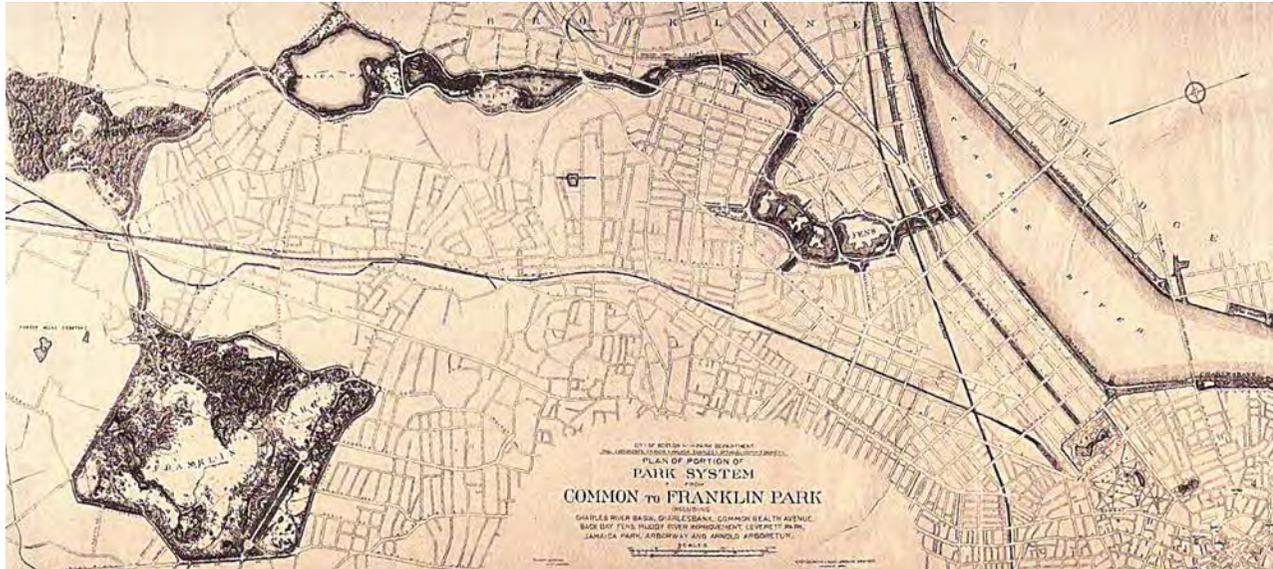


Figura 23 – Sistema de parques de Boston a partir do Franklin Park, 1894.

acerca da função dos investimentos públicos nessas intervenções. Diferentes aspectos do parque foram experimentados no *Central Park*, desde a reintrodução da natureza na cidade, não apenas como uma referência higiênica, mas também como um modo de contemplação bucólica, até a introdução de técnicas urbanísticas, no sentido de separar circulações em diferentes níveis, de modo a segregar percursos de passeio do cruzamento das avenidas. Tais experimentos tornaram-se a semente de grande parte do planejamento viário modernista.<sup>30</sup>

Não foi apenas em Nova York que as intervenções de Frederick Law Olmsted foram percebidas, uma vez que o arquiteto-paisagista teve enorme influência na inserção de parques na estrutura urbana de diversas cidades americanas, através do aproveitamento de seus potenciais paisagísticos. Em Chicago e Boston suas

contribuições foram além da dimensão do projeto de parque. Em Boston, por exemplo, instituiu um sistema de áreas verdes integradas por avenidas-parque, de modo a preservar vales e beira de rios, como o caso do *Chales River*, ao longo do qual foi concebido um parque linear. Em 1869, Olmsted e Vaux propõem o subúrbio de *Riverside* nas proximidades de Chicago, sugerindo a concepção de um ambiente residencial em meio a áreas verdes, distante dos locais de trabalho, de maneira a sugerir o distanciamento da aglomeração urbana e a retomada do contato natureza-cidade. Nesse mesmo ano, junto à comissão para a elaboração do *Brooklyn Park* o conceito de *Parkway* é proposto pelos arquitetos, como um meio de prolongar o parque na trama da cidade.

A *Parkway* é concebida como configuradora do esquema viário, ligando parques e diferentes áreas verdes,

30. GORELIK, Adrian. Op. Cit. Olmsted Jr. E Kimball. *Forty Years of Landscape Architecture: Central Park*.



Figura 25 – Franklin Park, Boston, 1884-85.



Figura 24 – Prospect Park, Brooklyn, 1866-67.

dotadas de vasta arborização e vegetação rasteira, as qualidades visuais caracterizavam essas vias como extensões dos parques as quais conectavam. Além disso, as avenidas deveriam ter uma largura conveniente de modo a mesclar o objetivo de comunicar áreas da cidade através de vias verdes com o propósito de gerar agradáveis passeios e vistas. A tipologia dessas vias era formada por três eixos

paralelos, separados por canteiros ajardinados, sendo que a via central era destinada ao tráfego de passagem e as laterais atendiam à circulação comercial e local. Os cruzamentos foram resolvidos com elevadas ou túneis.

Desse modo, o conceito de sistema de parques origina-se pelo pensamento conjunto do parque central, interligado por *bulevares* e *parkways* aos subúrbios ajardinados e a outros espaços verdes de menor porte distribuídos na cidade. Esse ideal é posteriormente implantado no projeto para o complexo de parques de Boston. O sistema de parques de Buffalo, desenvolvido pelos arquitetos entre 1868 e 1896, foi um dos primeiros projetos nesse sentido que garantiu o reconhecimento internacional de Olmsted e Vaux. Nos anos seguintes, diversas cidades americanas, tais como Chicago, Boston, Nova York, Kansas, aderem à série formada pela união entre parques, *bulevares*, *parkways* e diferentes bairros. O conceito de sistemas de Parques se propaga por todo o mundo como uma viável alternativa para a inserção do verde no planejamento urbano. Esse ideal constituiu uma das mais importantes ferramentas para a elaboração do planejamento urbano dos Estados Unidos.

No início dos noventa, o sistema de parques se consolida como sinônimo da oferta de espaço verde saudável e agradável para o lazer e recreação dos cidadãos, bem como por representar forte elemento do planejamento urbano no que tange questões de especulação imobiliária e reforma social. Subúrbios como o de *Riverside*, bem como as *parkways* de conexão, converteram-se em instrumentos de formação do território, de valorização imobiliária e ferramentas de reforma so-



Figura 26 – Subúrbio de Riverside, Chicago, 1869.

cial. Assim, a ideologia de descentralização, respondendo ao problema da aglomeração urbana, como modo de restabelecer o convívio da população com o verde, apresenta-se nas propostas para os bairros e também como para a cidade como um todo.<sup>31</sup>

Os experimentos europeus de arborização das vias, bem como os ideais de Alphand na Paris napoleônica e também o conceito de criação de áreas verdes ao redor de antigas muralhas – como realizado em Viena e disseminado por outras cidades europeias –, tornaram-se um forte referencial para o conceito de sistema de parques americano e para as manifestações em prol do restabelecimento com a natureza. Com a concepção de todos os parques já citados para o serviço coletivo urbano e com a função de atender ao lazer da população,

a realidade concreta do parque criado especificamente para o uso público pôde ser percebida.

Nas primeiras décadas do século XX, quando as ideologias difundidas por Olmsted já haviam se propagado, e alguns referenciais alemães e britânicos já haviam se consolidado, é que se dissemina nos Estados Unidos a cultura dos *playgrounds* e do esporte como meios indispensáveis para a remodelação social e o bem-estar comum. O fenômeno ocorre por meio tanto de entidades públicas, quanto privadas. Na década de 30, durante o *New Deal*, fica mais evidente a proliferação não apenas dos *playgrounds*, mas também de piscinas, áreas

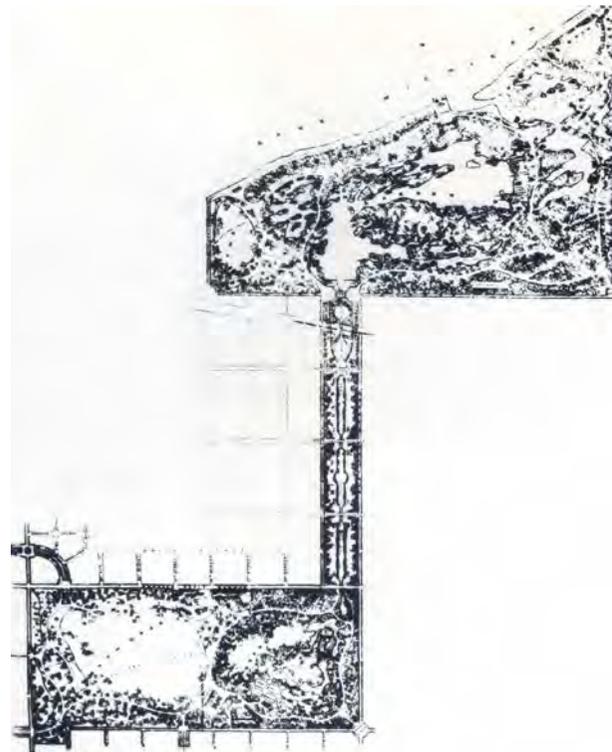


Figura 27 – Sistema de parques de Chicago, 1871.

31. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

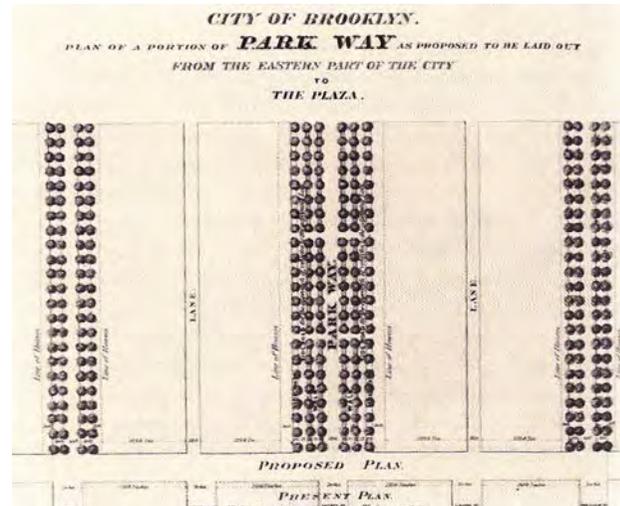


Figura 28 – Planta tipo da Eastern parkway, Brooklyn, 1868.

recreativas e esportivas, que apareciam como espaços novos ou em reformas de parques existentes. Nesse momento, o parque é visto como espaço de encontro, lazer, recreação, prática esportiva e de contato com a natureza. O período é marcado pelo pensamento de retorno à natureza e ao campo, bem como pela ocupação de novas zonas e pela descongestão dos centros metropolitanos.<sup>32</sup>

O ideal de Olmsted era viabilizar aos cidadãos espaços de acordo com a imagem da natureza idealizada, capaz de responder aos anseios da sociedade democrática. Consciente dos efeitos decorrentes da industrialização e congestão das cidades reconhecia nos parques a oportunidade de retomada da natureza e seu consequente benefício ao modo de vida cidadão. Assim, o parque público aparece dentro do meio urbano como uma possibilidade real de inserir o verde na formação das metrópoles. O feito do Central Park e a implanta-

ção do sistema de parques permitiu a reflexão sobre a construção da cidade moderna, onde se torna viável que a natureza cresça junto com as edificações. A herança desse pensamento converte-se, conforme Ábalos, em uma espécie de “código genético da cidade moderna”, em que arquitetura construída e espaço público configuram elementos necessários à conformação urbana.<sup>33</sup>

### 1.3 Paisagens portenhas: o pampa e o Prata

No caso de Buenos Aires, Gorelik defende que a grelha e o parque são as figuras materiais e culturais que protagonizam a história da produção do horizonte político. A grelha considerada como produto espontâneo da especulação imobiliária, enquanto o parque como o verde higiênico, de ornamentação ou de recreação, sempre atrás de outros processos, como renda do solo, transporte ou infraestrutura. O autor também salienta que a tradição ocidental moderna toma o parque como dispositivo capaz de integrar novos laços sociais e culturais, “como máquina educativa para a vida cidadã moderna”, como dinamizador do abandono a antigas práticas e tradições em detrimento “a uma síntese nova, nacional, social e cultura.”<sup>34</sup>

Segundo suas definições, o parque público não é um mero espaço aberto de Buenos Aires, senão um lugar que remete a morfologia urbana e política, de maneira similar ao materializado na palavra *polis*. Caracteriza-se como uma categoria que se valorizou ao longo dos anos devido à dimensão política que adquiriu a vida social nas metrópoles. O autor propõe diferentes aproximações

32. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

33. ÁBALOS, Iñaki. Atlas pintoresco vol. 2: los viajes. Op. Cit.

34. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

ao parque – e também à grelha em sua contraposição –, encarado essas figuras como “instrumentos de intervenção pública ou de teoria urbanística, às vezes como ideais condensadoras, às vezes como metáforas de processos sociais e culturais, e muitas vezes como meras materialidades, espaços de realização de práticas sociais”.<sup>35</sup> Coloca-se lado a lado a grelha e o parque como demonstração de vontade pública de reforma, que funcionam em uma mesma direção. Desse modo, de fins do século XIX até as três primeiras décadas do século XX, projetaram-se modalidades peculiares de organização do território, de transformação cultural, de sociabilidade popular e de políticas públicas urbanas, que – no caso da capital portenha – deram como resultado a emergência de um espaço público metropolitano, o Parque Palermo.

### BUENOS AIRES | PARQUE PALERMO

Em 1827, no quarteirão delimitado pelas ruas Via-monte, Uruguai, Córdoba e Paraná, em Buenos Aires, foi criado o Parque Argentino ou *Vauxhall*, como um jardim público no estilo europeu. Nessa ocasião, Domingo F. Sarmiento – que presidiu a Argentina de 1868 a 1874 – salienta que este espaço público continha uma fração da cultura europeia no vazio do pampa. A relevância da observação centra-se nos valores e prioridades da figura de Sarmiento, cujos ideais estiveram fortemente atrelados à construção do Parque Três de Fevereiro<sup>36</sup>, na década de 70. A partir daí a problemática dos parques e praças portenhos começa a ganhar destaque, inserindo-se em intervenções pontuais ou planos gerais.

Conhecedor dos experimentos americanos do *Rural Cemeteries*, dos conceitos difundidos pelo *Park*

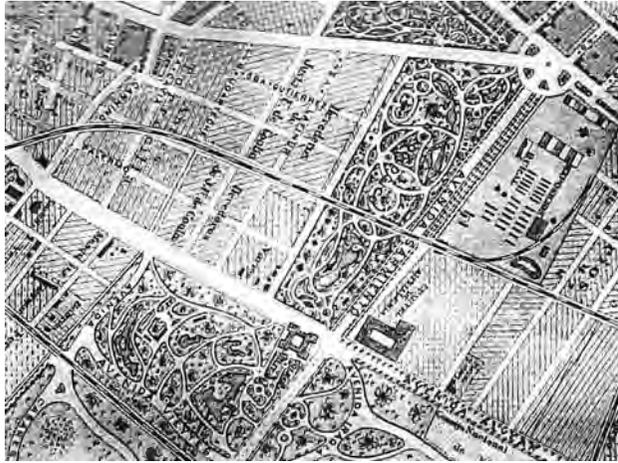


Figura 29 – Parque Trés de Febrero – Parque Palermo –, Buenos Aires, 1870.

*Movement* e do projeto para o *Central Park*, Sarmiento mantém-se em sintonia com o discurso internacional. Além das práticas norte-americanas, o então presidente também mantinha contato com os traçados dos parques europeus, de onde contratou técnicos para iniciar o Parque Palermo. Desse modo, Palermo agrega “as aspirações de igualdade social e institucionalização cívica que aloja o parque na decomposição da cidade absolutista, como as razões higiênicas que vão definindo como ‘pulmão’ da crescentemente congestionada cidade industrial”<sup>37</sup> Nesse caso portenho, os conceitos de parques e bulevares haussmanianos são adotados na concepção do parque tanto quanto as questões funcionais e de retomada na natureza na metrópole, conforme a corrente norte-americana.

Na década de 60 do século XIX, Sarmiento associa o crescimento da agricultura com a necessidade de jardins e parques públicos. Assim, a primeira exposição agrícola organizada nesse período, pelo Governo do Estado, em

35. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

36. Popularmente conhecido como Parque Palermo, localizado no bairro de mesmo nome.

37. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

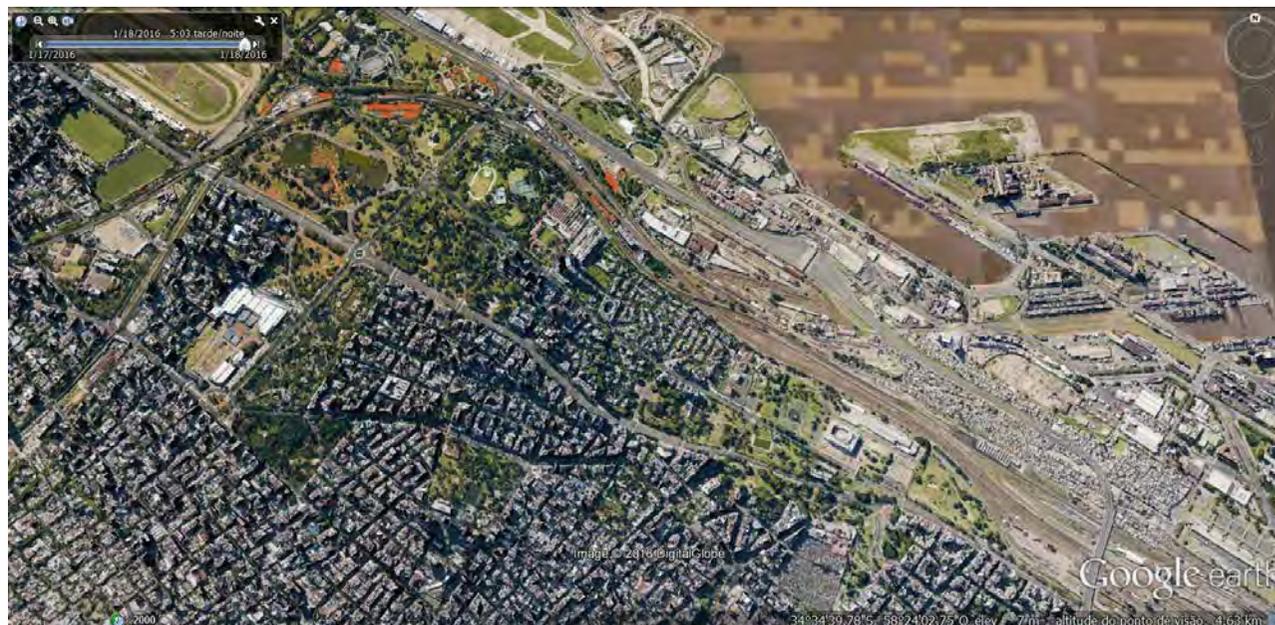


Figura 30 – Vista aérea do Parque Trés de Febrero – Parque Palermo –, Buenos Aires, 2016.

Palermo, evidencia sua ânsia de modernização e de transformação de Palermo em um local de interesse público. O experimento da exposição alia no território de Palermo a demonstração do desenvolvimento técnico agrícola e industrial do país em um espaço de potencial qualidade paisagística. Nessa ocasião vislumbra-se para Palermo o desenvolvimento de um “Parque Central”, embora a efetividade de sua conformação seja realmente debatida na década de 70.<sup>38</sup> Mesmo que ansiado como um parque central, Palermo se configura em terreno bastante distante da cidade configurada à época. Sua centralidade está muito mais focada na determinação de torná-lo o representante de uma nova e moderna cidade.

Em 1874, em “*Apuntes para establecer as condiciones para el Concurso*” do Parque Trés de Fevereiro

é definido o programa, que abrange estábulos, viveiros de árvores, instalações para exposições agrícolas, observatórios, jardim zoológico, prado pastoril, bem como irrigação artificial para o estudo de novas técnicas de uso em propriedades rurais. O Parque origina-se como uma possibilidade de concepção de um laboratório técnico agrícola e botânico, cujas análises e desenhos estavam incorporados no estudo prático dos cursos militares, com o intuito de perpetuar as disciplinas topográficas, hidráulicas e cartográficas.<sup>39</sup>

Em seu discurso de inauguração do parque, Sarmiento expõe a dupla vocação do projeto, almejado como peça de urbanização e “civilização” argentina, bem como patrimônio público com efeito de higienizar a cidade, permitir a prática de exercícios e “cultivar o bom gosto”,

38. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

39. PSCHUPIURCA, Pablo. **Buenos Aires, los parques.** Disponível em <http://www.asnnoise.com.ar/wp-content/uploads/los-parques-11-01.pdf>. Acessado em 03 de dezembro de 2015.

pelo embelezamento da metrópole e pela promoção do “espetáculo nas perspectivas grandiosas”. Quando fala em civilizar o território, Sarmiento refere-se a inserir o povo argentino aos costumes europeus e americanos, que a partir de Palermo poderá “*passear satisfeito por seu Bois de Boulogne, seu Hyde Park ou seu Central Park.*”<sup>40</sup>

Construído em diferentes etapas, o trecho inaugurado em novembro de 1875 estava delimitado pelas avenidas Libertador, Sarmiento, Casares e a antiga linha do rio, situada um pouco além da atual Avenida Presidente Figueroa Alcorta. Após diversas intervenções, o projeto finaliza-se apenas em 1933. Presente desde os traçados de 1864, o Jardim de Rosas já naquele momento era utilizado como local aprazível ao passeio e ao desfile de carruagens. Das instalações projetadas em 1850, foram conservados no projeto da década de 70 os bosques, o sistema hidráulico de tomadas de água, os canais de irrigação e as eclusas.

A construção da primeira etapa do parque ocorreu de 1874 a 1876, cujo desenho e execução ficaram sob a responsabilidade do prussiano Ernesto Oldendorff, do botânico francês Fernando Mauduit e do engenheiro polaco Jordan Czelow Wysocki. As correspondências internacionais não se limitaram à nacionalidade dos profissionais envolvidos como também à aquisição de equipamentos de configuração do parque, tais como pontes, estufas, tanques, etc. Ainda em setembro de 1874, foi instituído um Concurso de Projetos, cujas propostas seriam elaboradas a partir do plano e programa determinado pela Comissão Auxiliar. Em novembro do mesmo ano foi anunciado como vencedor o projeto de Adolfo Methfessel e Carlos Böermel, que tinham contato direto



Figura 31 – projeto para Av. Costanera, Forestier.

40. PSCEPIURCA, Pablo. Op. Cit.



Figura 32 – Av. Costanera, Forestier.

com o grupo de técnicos alemães relacionados à Sarmiento. O projeto ganhador do curso, bem como seus autores, foram seguidamente abandonados, em virtude da contratação de Julio Dormal. Assumindo como engenheiro de obras, Dormal alavanca o andamento das obras em 1875, de modo que uma parte das obras inaugura-se no mesmo ano.<sup>41</sup>

Nesse mesmo período da década de 70 é executado o jardim climatizado, cujo desenho define área de passeio e de cultivo. Posteriormente em 1888, Carlos Kühne propõe um novo jardim com traçado sinuoso que se mescla ao plantio regular, de modo a combinar os viveiros ao jardim tratado paisagisticamente. Parte desse traçado permanece atualmente nas proximidades do Jardim Botânico. Pschepiurca reforça que na fase inicial de criação do parque a concepção projetual relaciona-se muito com as questões tecnológicas, tanto no que se refere a possibilidades de plantio e irrigação como também na tentativa de trazer a Buenos Aires o que já era praticado em espaços públicos europeus e americanos.

Após essa primeira fase de execução do parque nota-se que de modo bastante distinto aos seus referenciais da Europa e Estados Unidos, como o Central Park, por exemplo, Palermo não participa do cotidiano de Buenos Aires, ficando isolado em relação à metrópole. Situado fora da cidade, não participa de um sistema de parques, nem mesmo está atrelado a zonas residenciais ou de especulação imobiliária, tornando-se uma alternativa ambiental e higiênica dentro da área urbana. Gorelik pontua: “O Central Park é um instrumento ideológico de recuperação da natureza no coração da cidade e um instrumento econômico de valorização da renda urbana; Palermo é um parque excêntrico à cidade, o dispositivo inverso: de civilização de um sertão no qual se identificam indistintamente a natureza e o passado bárbaros”.<sup>42</sup>

O segundo momento de Palermo inicia-se na década de 90, em um enfoque mais vinculado a concepção do espaço como local de representação social do que como terreno para a experimentação técnica. Em 1892, no mesmo ano em que se inicia a ampliação do parque, o arquiteto franco-argentino Carlos Thays inaugura seus trabalhos. Thays representa a figura de maior importância nessa nova etapa da conformação de Palermo. Seguidor e aluno de Édouard André, por indicação de Jean Alphand, Thays vem à Argentina para o desenvolvimento de trabalhos no interior do país. Em 1891 assume como Diretor de Passeios de Buenos Aires, encarregando-se, entre outros trabalhos, da conclusão das obras do Parque Três de Fevereiro.

Em 1893, novas terras são obtidas para o parque, juntamente à proposição de agregá-lo com a *Recoleta*, o que ocorrerá em parte a partir de 1912. A segunda

41. PSCHUPIURCA, Pablo. Op. Cit.

42. GORELIK, Adrian. Op. Cit.

fase do parque finaliza-se em 1896, embora novas obras e inaugurações permaneçam no início do século XX. A partir do início dos novecentos mais terrenos são adquiridos para o desenvolvimento de novas secções do parque e urbanização de seus arredores, como *Palermo Chico*. Com a implantação da avenida paralela ao rua Figueroa Alcorta, em 1910, que atravessa e corta o parque longitudinalmente, *Palermo* começa a tomar configurações de parque metropolitano com maiores conexões com a cidade e com outras praças, como a *San Martin*.

A década de 20 sinaliza em Buenos Aires fenômeno também ocorrido em países europeus e nos Estados Unidos, no qual o parque passa de local higienista e de desfrute da burguesia a um local para uso de recreação e lazer da população, tornando-se equipamento

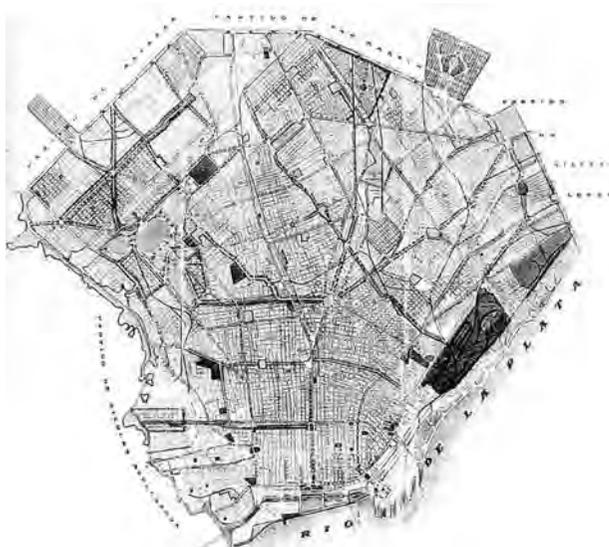


Figura 33 – Projeto de Forestier para Buenos Aires – Plano de 1925 – avenidas de passeio conectando os parques da cidade com o parque costeiro.

necessário ao desenvolvimento urbano. Nesse contexto, em abril de 1923, no governo de Carlos Martin Noel (1922–1927), a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires constituiu a Comissão Estética Edilícia. Conforme seu enunciado, o plano tinha um propósito essencialmente estético e harmonizador, de modo a prover uma estrutura para a totalidade de cidade. Acerca da borda do Rio da Prata, por meio de aterro, o plano previa a criação de um parque linear aproximadamente três vezes maior que a antiga frente ribeira, possibilitando a expansão do já existente Parque *Palermo*. Tradicionais edificações do centro da cidade foram eliminadas, como a prefeitura, a catedral e a casa do governo, gerando uma nova frente ribeira de uso público.<sup>43</sup> O arquiteto paisagista francês Jean-Claude Nicolas Forestier elaborou o projeto de um sistema de parques paralelo ao Rio da Prata, que foi tomado como modelo para o desenvolvimento do Plan Noel de 1925.<sup>44</sup>

O Plano da Comissão Estética Edilícia demonstrou a primeira visão do urbano à escala de Buenos Aires. Conforme a nova urbanidade foram projetadas operações de abertura e expansão integradora de espaços livres. O plano – não completamente executado – propunha, entre outras questões, um sistema contínuo de avenidas articuladoras de espaços coletivos significativos em conjunto ao ajardinamento de mais de 1000 hectares de áreas verdes. Nesse marco, a proposta procurava deslocar para o norte os usos industriais e criava uma grande avenida costeira que se iniciava no porto e seguia para norte, até o fim do município. Essa via seria acompanhada paralelamente por uma faixa de um enorme parque linear costeiro e por bairros residenciais. A meta

43. LIERNUR, Jorge Francisco. PSCHEPIURCA, Pablo. **La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos em la Argentina (1924 – 1965)**. Bernal: Universidade Nacional de Quilmes. Buenos Aires, 2008.

44. Forestier foi o principal paisagista da Société Française des Urbanistes SFU, seguindo os princípios de Haussmann, Alphand e Olmsted, referente a conceitos de embelezamento urbano e do sistema de parques. Ver: ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Dois exposições espanholas: Sevilha e Barcelona, 1929**. In: Arqtexto. Porto Alegre, RS n.16 (2010), p. 28-55.

principal era revalorizar a paisagem do rio, mediante a construção da Avenida Costanera e do Balneário Municipal, iniciado em 1918 e estendido entre 1924 e 1928 pelo arquiteto paisagista francês Jean-Claude Nicolas Forestier, que desenhou grande parte das intervenções sobre espaços livres, parques e jardins. Naquela ocasião, a avenida costeira transformou-se na peça articuladora da nova área popular de Buenos Aires. Tais propostas foram impulsionadas devido às mudanças sociais que visavam à redução da jornada de trabalho e à possibilidade de tempo de lazer para as massas em um novo local de recreação – o parque aquático.<sup>45</sup>

Imerso na herança de Le Nôtre, Forestier vislumbrava para a orla ribeira um cenário de geometria infinita, com jardins no estilo de Versalhes. Ele inaugura uma solução arquitetônica uniforme e global da borda ribeira, abarcando a vasta extensão do horizonte ribeiro aliado à imagem do pampa. Na Costanera Norte, projetada por Forestier, isenta de ornamentos, cores ou multiplicidades florais, a arquitetura geométrica e regular domina o espaço, como o próprio rio em si mesmo. Silvestri salienta que a atitude de formatar a natureza, “arquiteturizando-a” representa ponte essencial para as futuras experimentações modernas em termos de parque.<sup>46</sup>

Quando Le Corbusier visita Buenos Aires, em 1929, sua primeira impressão é aérea:

... no fundo do estuário do rio da Prata, existem elementos fundamentais. São três bases eminentes do urbanismo e da arquitetura: o mar e o porto imenso, a magnífica vegetação de Palermo, o céu

argentino ...Mas, por assim dizer, não vemos nem uns nem outros, estando dentro da cidade. A cidade é desprovida de mar, de árvores e de céu.<sup>47</sup>

As ideias proferidas nas palestras de 29 tornam-se, em parte, conteúdo do Plano de 1938, desenvolvido por Ferrari e Kurchan, com participação de Le Corbusier. Diante de suas constatações o arquiteto busca retomar o contato da cidade com o rio, fazendo com que ela avance sobre as águas, como representado na plataforma que se sobrepõe ao Prata. O conceito proposto por Forestier é retomado com o intuito de tornar a orla um espaço agregador de usos públicos de lazer, administrativos e

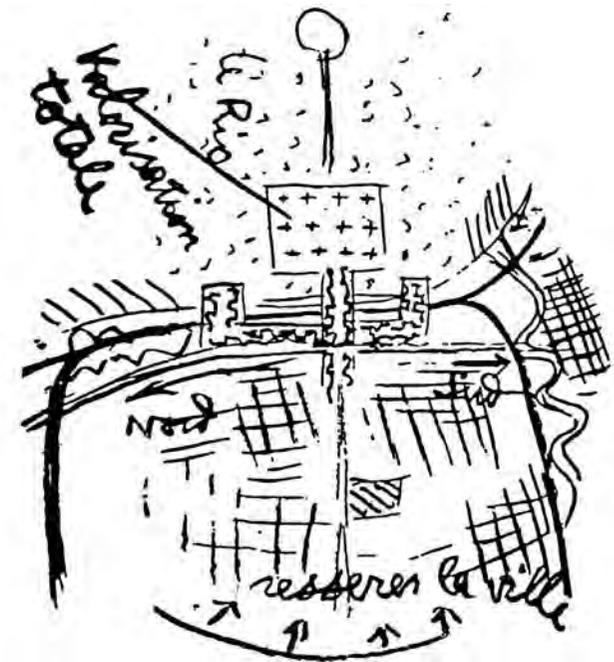


Figura 34 – Proposta de Le Corbusier para Buenos Aires, 1929.

45. GIACOMET, Luciane. *Revitalização portuária: caso Puerto Madero*. 2008.

46. LIERNUR, Jorge Francisco F. *Puerto Madero Waterfront*. In: SILVESTRI, Graciela. *The Theater of the Plata*. In: Harvard Design School, 2007.

47. LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004.

portuários, modelo este perseguido nos planos decorrentes. De certo modo, tais ideias foram parcialmente efetivadas na década de 90, com a revitalização da área do Puerto Madero, situação em que o parque se insere em meio às edificações e onde a área verde é reintroduzida na cidade como Reserva Ecológica. No caso bonaerense, a orla não se configura propriamente como um contínuo parque linear de atividades recreativas, porém conforma um espaço aberto de uso público que articula cidade e rio.

#### **I.4 Do jardim ao parque: identidade brasileira**

A partir da vinda da família real portuguesa, em 1808, o Brasil precisava se estruturar como nação. Até o final do século XVIII, o Brasil não continha espaços abertos ajardinados, quando se notava apenas a existência de alguns jardins botânicos. Por isso, o século XIX marca a remodelação das principais cidades do país. No Rio de Janeiro, nascem os três primeiros espaços públicos, com características morfológicas e funcionais similares às atuais. Localizados junto ao núcleo histórico e centro tradicional carioca, são criados o Campo de Santana e o Passeio Público, e situado próximo à Lagoa Rodrigo de Freitas, surge o Jardim Botânico. Oficialmente o mais antigo parque urbano do Brasil, o Passeio Público antecede, inclusive, à origem da constituição da nação. Concebido em 1783, por orientação do vice-rei Luís de Vasconcelos de Sousa, o Passeio Público, construído sobre área alagadiça conquistada sobre o mar, foi desenhado com sofisticação por mestre Valentim da Fonseca e Silva, conforme traçado de rigor geométrico, seguindo tradições do jardim barroco

francês. Embora inserido na linguagem racionalista europeia, contrapunha ao propor recintos de pequena escala, formados por conjuntos arbóreos românticos, provocando sensações de surpresa na paisagem.<sup>48</sup>

Além do desenho do passeio, o artista executa uma série de obras de caráter sanitário e de acomodação do sítio – aterros, retificações e alagamento de vias. O projeto inovava ao propor um amplo terraço que avança sobre o mar, abrindo-se para a paisagem infinita, o que contrastava com largos e pátios até então voltados para o interior da cidade e, também, com os próprios ambientes de visuais restritas propostas ao longo do passeio. Vias regulares com abundante arborização de grande porte – fazendo uso de espécies frutíferas tanto nativas, quanto exóticas-, intercaladas com locais de repouso e contemplação, marcam o desenho do espaço. O belvedere marítimo proporciona a conformação de um lugar destinado à apreciação da bela paisagem do Rio de Janeiro. Nesse contexto, pode-se dizer que o Passeio Público inaugura a fruição da orla marítima carioca, delineando uma nova identidade para a cidade e promovendo a união da rotina urbana com as atividades à beira-mar, como forma de lazer.<sup>49</sup>

Menos de uma década depois, em 1790, o Passeio Público inicia um processo de decadência. Assim, em 1860, é assinado um contrato para sua remodelação sob a responsabilidade do engenheiro hidráulico francês Auguste François Marie Glaziou, trazido pelo Imperador Dom Pedro II para assumir a função de Diretor de Matas e Jardins do Rio de Janeiro. Sua intervenção no Passeio Público tinha o propósito de transformá-lo em um jardim paisagístico de caráter nacional, ideia

48. MACEDO, Silvio Soares. Op. Cit.

49. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

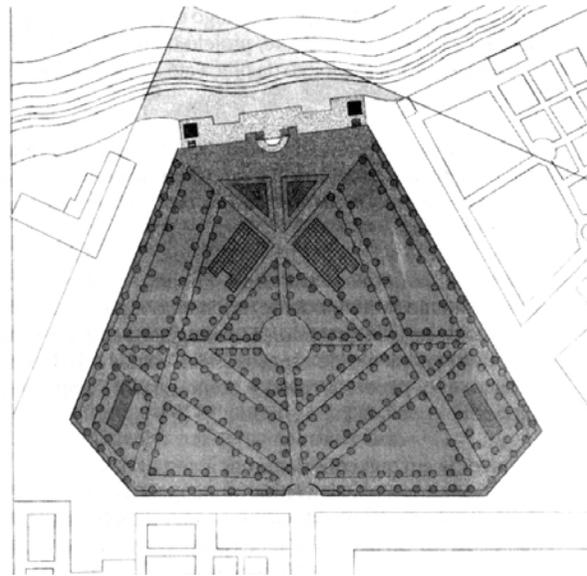


Figura 35 – Passeio Público RJ, traçado original de 1812.

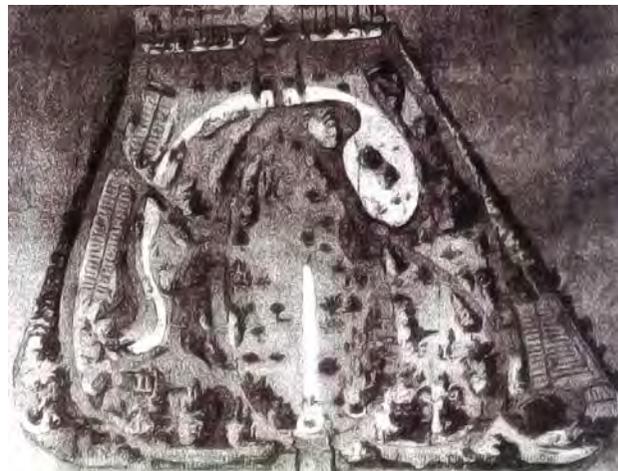


Figura 36 – Passeio Público RJ após intervenção de Glaziou.

geométrico, o uso de linhas curvas e sinuosas, valorizando a utilização de espécies da flora brasileira, no sentido de buscar a conformação de uma linguagem paisagística nacional. Tais intervenções românticas sucedem o projeto original de linguagem racionalista do Mestre Valentim, reforçando a busca pela identidade paisagística brasileira em um espaço de grande importância no contexto marítimo da cidade. O romantismo inglês, também tomado como base para o traçado de diversos parques parisienses, na metade do século XIX, é inserido no cenário paisagístico brasileiro por Glaziou, influenciando futuros projetos de parques no país. São também da sua autoria, o Campo de Santana, o Parque Lage, a Quinta da Boa Vista, o Parque São Clemente, a Praça Dom Pedro II e os Jardins do Palácio Imperial de Petrópolis.<sup>50</sup>

No decorrer do século XIX, os antigos largos e terreiros são transformados em espaços ajardinados, destinados a elites que, gradativamente, retomam a ocupação nas áreas centrais, antes ocupadas por ambulantes, feirantes e população de baixa renda. Barões do Império, funcionários públicos, a classe média emergente e os europeus que vinham ao país com interesses comerciais e políticos passam a frequentar o centro, em especial a Rua do Ouvidor, que se torna a via mais importante do Rio de Janeiro, abrigando comércios à europeia, confeitarias e chapelarias. Ainda no século XIX o parque é um elemento urbano sinônimo da modernidade importada, criado como figura complementar aos cenários das elites emergentes e ficando alheio às demandas sociais da massa populacional, que usufruía de terreiros e várzeas.

A partir de meados do século, em cidades como Salvador, Fortaleza e Curitiba, são criados passeios públicos

50. MOHR, Udo Silvio. *Os grandes espaços do lazer urbano, arquitetura dos parques públicos: morfologia, tipologia e potencialidades*. Dissertação de Mestrado. PRO-PAR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

posteriormente visada por Burle Marx. Em acordo com as modernizações paisagísticas inglesas, Glaziou introduz, em substituição ao sistema de alamedas em traçado

destinados ao repouso, ao ócio e à contemplação. Tais espaços, conformados por terraços, caminhos sinuosos ajardinados, adornados com estátuas, chafarizes e, em certos casos, lagos passam a ser locais de atividades cotidianas. Embora de dimensões modestas, esses lugares conformam cenários especiais, de semelhança conceitual ao Passeio Público, de forma a tornarem-se elementos de transição entre a praça-jardim e o parque urbano. Em um momento inicial, o debate acerca do caráter nacional está centrado no jardim. No fim do século XIX, evidencia-se o processo de industrialização e consequente crescimento urbano. Aliado a esse fato, o maior intercâmbio com os ideários arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos da Europa e Estados Unidos, indicam a demanda por discutir acerca do futuro do país e suas cidades. Nesse período, de maior evidência do fenômeno urbano, o parque aparece como símbolo de modernidade e peça essencial ao contexto da cidade.<sup>51</sup>

Enquanto este século marca um período de mudanças e modernizações nas cidades brasileiras conforme o modelo europeu, o século XX simboliza a fortalecimento de um novo padrão urbano, no qual antigas ruas coloniais abrem espaço para edificações e vias na escala dos novos padrões de produção, vida e cultura. No período entre-guerras, os plurais discursos sobre a composição da arte e cultura brasileira abrangem variadas disciplinas, estendendo-se à realização de jardins e parques. O objetivo era modernizar as estruturas urbanas remanescentes do período colonial, atendendo aos novos padrões ambicionados pela classe dominante, essencialmente baseados nas mudanças urbanas ocorridas em Paris, de modo a dar origem a espaços públicos de maior destaque.

Francisco Pereira Passos e o engenheiro Saturnino de Brito eram conhecedores do ideário implantado na capital francesa, orientado pelo conceito de sanear, higienizar e embelezar. Assim, rapidamente o país se moderniza e o Rio de Janeiro se torna uma das capitais mundiais no início do século XX. Os principais centros da nação – como Recife e Salvador e, posteriormente São Paulo, Belém e Porto Alegre – sentem os reflexos dessa modernização, passando também por significativas mudanças. Nesse período já é possível identificar a conformação de uma arquitetura paisagística nacional, que, embora composta por influências europeias, continha valores da flora brasileira – símbolo da identidade nacional –, através do uso abundante de espécies tropicais, cores em pisos e formas livres em espaços públicos.<sup>52</sup>

Mesmo assim, esse crescimento é descontínuo e sempre dotado de vazios urbanos, em um contexto em que o parque é considerado um equipamento desnecessário para o lazer da população. No geral, os vazios urbanos são compostos por grandes extensões de terra, formadas por várzeas de rios que cortavam as cidades. Com uma enormidade de recursos naturais significativos – águas, matas e praias –, inúmeras possibilidades surgiram para a diversão populacional, como várzeas, fundos de vale, banhados e riachos, que fizeram com que o passeio ao ar livre, o jogo, o banho e o piquenique fossem sempre muito populares. Tais locais antecederam por mais de um século as áreas de lazer urbano com o conceito dos parques e praças. Devido à escassez ou desaparecimento desses espaços e a carência de lugares de lazer para as massas menos abastadas, o parque se tornou uma necessidade social no país. Ao longo do século XX, em um

51. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

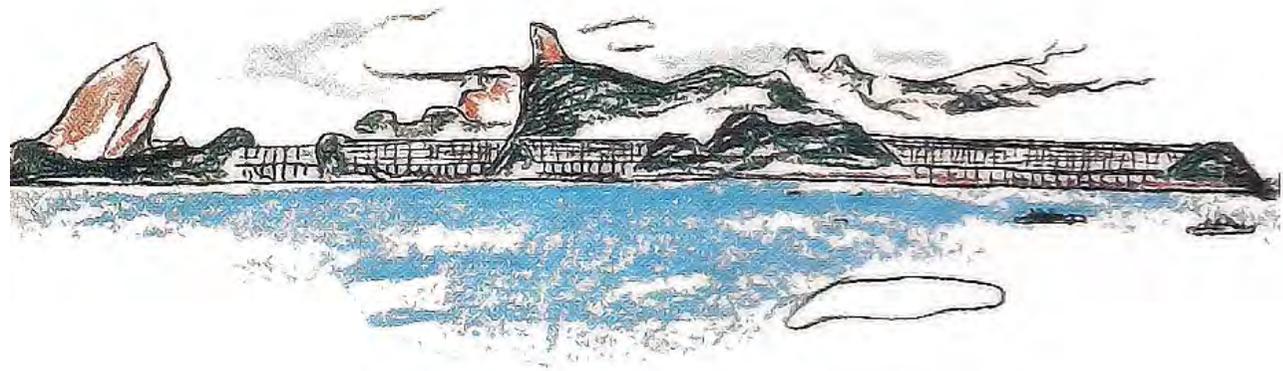
52. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

primeiro momento, a orla oceânica se consolida como um espaço de lazer e recreação, tornando-se, posteriormente, um local de moradia definitiva da classe alta. No Rio de Janeiro, as praias – até então consideradas afastadas e com ocupação rarefeita e utilizadas como local de final de semana ou de férias – começam a ser locais de elegantes moradias fixas. A praia de Copacabana, ponto para banho, piquenique, lazer e jogo, representa um dos primeiros parques-praia do país.

Nos anos 30, no contexto arquitetônico, Lúcio Costa ressalta a importância do patrimônio colonial como referencial histórico para a formação da arquitetura brasileira. O movimento Neocolonial se baseia no resgate das raízes nacionais e na revisão do nativo, como fonte para a consolidação da identidade brasileira. Após um ciclo de palestras em Buenos Aires, Le Corbusier vem ao Brasil, em 1929, deparando-se com a realidade de valorização da cultura nacional. Por convite de Agache, o arquiteto propõe um plano para o Rio de Janeiro, refletindo sobre

a cidade uma metrópole moderna. Le Corbusier sugere uma via expressa aérea que contorna a topografia carioca, sem interferir nas edificações existentes e nos inevitáveis arranha-céus que se desenvolveriam. Com essa atitude, estabelece o resgate da natureza para a cidade, de forma que a paisagem é amplamente contemplada por seu usuário. A autoestrada elevada em integração com a natureza remete aos ideais do parque linear lançado pelo *Park Movement*, em que a vasta vegetação se desenvolvia ao longo dos eixos viários, as *parkways*. Olmsted propunha o parque como parte da cidade, ao contrário de Le Corbusier, que extrapola ao sugerir que o parque seria toda a Baía da Guanabara. O legado do projeto centra-se em pensar a cidade conectada por grandes avenidas em total convívio com a paisagem e a natureza circundante, atitude implantada posteriormente, com o Aterro do Flamengo.<sup>53</sup>

Em 1937, Burle Marx desenha os jardins do Ministério da Educação e, anos após, em 1942, os jardins à beira da



Figuras 37 – Proposta de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, 1929 – a cidade como um grande parque.

53. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.



Figuras 38 – Proposta de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, 1929 – a cidade como um grande parque.

lagoa da Pampulha. Seu trabalho se destaca em relação aos modelos anteriores, como se percebe em Belo Horizonte, nos projetos da Pampulha, no Rio de Janeiro, no Aterro do Flamengo, e em Brasília, nos jardins e praças das edificações modernas. Este fato não se reflete diretamente nos escassos parques construídos nas grandes metrópoles, como São Paulo, Porto Alegre e Recife. São exemplos disso, respectivamente o Jardim Botânico (1938), o Parque Farroupilha (1935) e o Parque 13 de Maio, caracterizados pelo uso de traçado geométrico, com a adoção de eixos, pela vegetação a criar paisagens pitorescas, por meio de lagos sinuosos, ornamentação decorativa, como estátuas, quiosques e fontes, além de apresentar um programa funcional distante do aspecto recreativo.<sup>54</sup>

Na primeira metade do século XX, os parques aparecem de maneira restrita, geralmente localizados em

áreas centrais ou bairros de elite, nas grandes metrópoles ou nas cidades de férias. Nos anos 50 e 60, no entanto, nota-se a escassez de espaço ao ar livre para o lazer de massa, fato mais evidente em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, onde o acelerado e intenso processo de urbanização provocou a derrubada de bosques, campos e chácaras. Somado aos antigos espaços de lazer entre as moradias que foram eliminadas, rios e riachos, aproveitados para banho e para o desenvolvimento de esportes náuticos, tornaram-se poluídos. Com o processo de contínua expansão urbana, o aumento populacional nas cidades é vertiginoso, de modo que as milhares de pessoas que habitam os núcleos urbanos ambicionam por espaços abertos de lazer. Embora situados nas proximidades dos centros ou dos melhores bairros, e com difícil acesso, os parques eram bastante utilizados para a recreação. O que não se planejava nesse período, contudo, era a sua expansão para atender a um novo contingente de pessoas.

No pós-guerra a conformação das bases econômicas do país sofre significativas transformações, em que se percebe o aumento da classe média, principalmente nos estados sulistas, provocado pela expansão industrial e comercial. Estado e iniciativa privada fazem fortes investimentos com o intuito de reestruturar as cidades de médio e grande porte, para que sejam dotadas de infraestrutura condizente com o novo modelo de estrutura econômica. Nesse período, o programa dos parques se amplia e sua estrutura morfológica se simplifica. Valoriza-se o esporte e consideram-se as necessidades de lazer e cultura.<sup>55</sup>

Em relação aos parques públicos de grande escala, pode-se dizer que o rompimento decisivo com os pro-

54. MACEDO, Silvio Soares. Op. Cit.

55. MACEDO, Silvio Soares. Op. Cit.

jetos de caráter importado ocorre com a inauguração do Parque do Ibirapuera (1954), em São Paulo, e da implantação do Parque do Flamengo (1962), no Rio de Janeiro. De caráter essencialmente moderno, tais feitos elevaram o conceito sobre a produção urbana e paisagística nacional. Em ambos os casos, Burle Marx teve participação, de modo mais ativo no caso carioca, tendo em vista que sua proposta não se concretizou na capital paulista. De qualquer modo, o desenvolvimento desses projetos colaborou para nivelar o paisagismo brasileiro ao patamar da própria arquitetura moderna do país.<sup>56</sup> Seguindo a mesma corrente de criação dos grandes parques públicos, foram implantados o Parque Marinha do Brasil (1978), em Porto Alegre, o Parque das Mangabeiras (1982), em Belo Horizonte, e o Parque da Cidade (1974), em Brasília – os dois últimos foram concebidos por Roberto Burle Marx.

Os anos 70 marcam a consolidação dos parques com soluções espaciais mais elaboradas que nem sempre apresentam grandes dimensões, porém convergem na proposição de um programa misto, contemplativo e recreativo. Ao longo dessa década, também o movimento ambiental aparece, evoluindo para o discurso sustentável, de forma que novos paradigmas entram no tema do parque. Surge uma tendência à criação de Reservas Florestais ou Áreas de Preservação Ambiental nas cidades, que apresentam, no entanto, propósito bastante diverso do parque urbano. Enquanto o parque urbano é construído artificialmente e, no geral com o intuito de proporcionar lazer, esporte, recreação e cultura com uso massivo, o parque ambiental apresenta formação natural que deve ser mantido sem intervenção, visando à preservação da biodiversidade e do equilíbrio ambiental.

## SÃO PAULO | PARQUE DO IBIRAPUERA

No princípio do século XX, a história do sítio do atual Parque do Ibirapuera e seu entorno é marcada por incertezas acerca do seu destino e por acentuadas discussões entre o poder municipal e interesses particulares. Até as tentativas iniciais do governo paulistano com o propósito de tornar a região um parque público, as atividades rurais mantêm-se no local. Com a implantação do Jardim América nas imediações do Ibirapuera, em 1919, a região valorizou-se e as disputas entre prefeitura e invasores se intensificaram. Ao longo da gestão do prefeito Pires do Rio, em 1926, é concebida a ideia da área do Ibirapuera como um parque público de vastas extensões, garantindo ampla zona verde à cidade. Assim, nesse mesmo ano, o funcionário municipal Manoel Lopes de Oliveira Filho, o Manequinho Lopes, é incumbido de começar com a drenagem do lodacento terreno – cortado de norte a sul por três córregos – para sua futura apropriação como parque metropolitano. Com isso, inicia-se a plantação de muitos eucaliptos australianos e também, em 1928, coordena o traslado de mudas do canteiro municipal para a área, criando o viveiro de mudas do Ibirapuera. É válido destacar que essas atitudes aproximam a concepção do parque como um local de embelezamento da cidade e de possibilidade de educação botânica da população, divergindo de qualquer intenção acerca de propósitos esportivos ou recreativos.<sup>57</sup>

Em 1930, no Plano de Avenidas, Prestes Maia escreve sobre o Parque, comentando acerca de suas funções e proposições urbanísticas e paisagísticas. Nessa ocasião, o Ibirapuera já figura como o grande parque

56. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

57. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

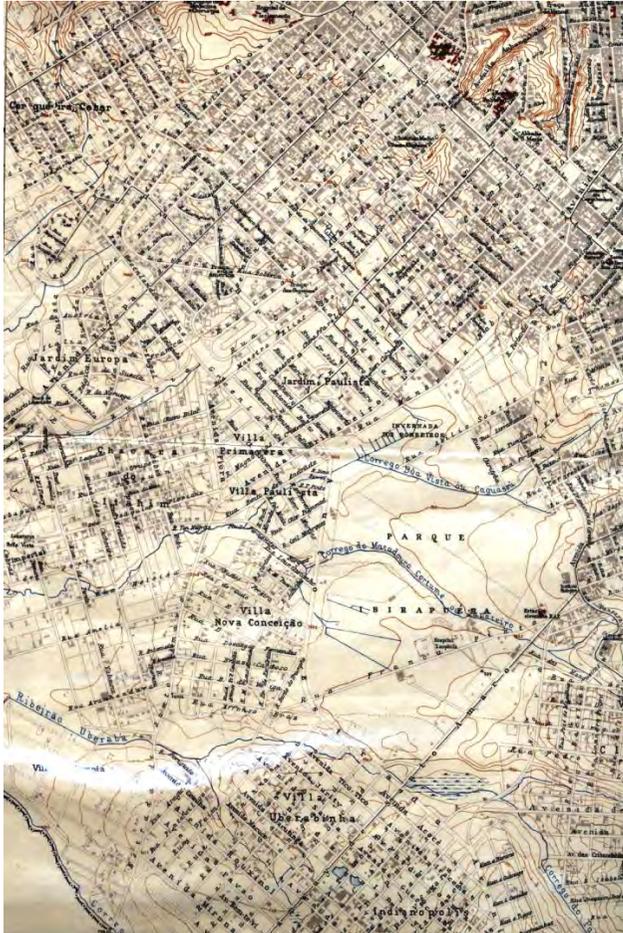


Figura 39 – Mapa de 1930 com área do futuro Parque do Ibirapuera.

metropolitano de São Paulo, dando destaque e valor para a região sudeste da cidade, onde crescia a concentração da elite. Maia define duas diferentes zonas dentro do parque, sendo uma centralizada e nas imediações dos bairros de classe alta, e outra nos arredores do viveiro de mudas. Ambas as partes seriam conectadas por *parkways* e sua integração seguiria o modelo de quadras da

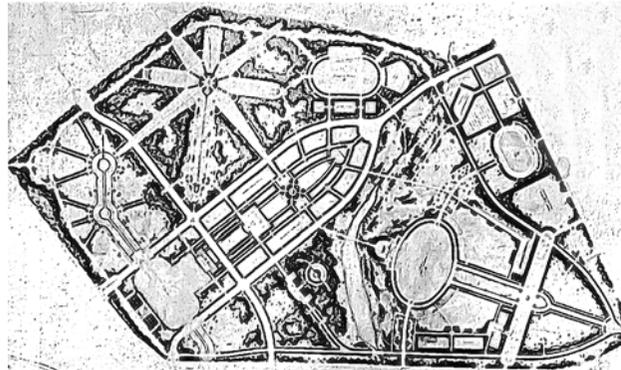


Figura 40 – projeto de Reynaldo Dierberger para o Parque do Ibirapuera.

cidade-jardim. Seus estudos também propõem um local para um lago e surge a especificação de espaços destinados aos esportes e à recreação. Com seus relatos, Prestes Maia aponta seu posicionamento e preferências para o parque, reservando a Reynaldo Dierberger e sua equipe a realização do projeto.<sup>58</sup>

Compreendido como uma questão urbanística e um símbolo de modernidade, o parque, conforme o projeto – não executado – de Dierberger & Cia, é a princípio concebido como resposta a questões de embelezamento e saúde pública. No entanto, além das funções de adorno e higienização é entendido como espaço para a disseminação da prática botânica, bem como local para o aprimoramento da saúde dos cidadãos e para o desenvolvimento de atividades voltadas ao lazer, à recreação e à prática de atividades esportivas, assumindo desse modo um caráter popular. Campos de jogos, vastos bosques, prados, caminhos sinuosos e elementos aquáticos desenvolviam-se ao longo de extensos gramados que percorriam o parque. Elementos pitorescos misturavam-se ao traçado regular e geométrico, em meio

58. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

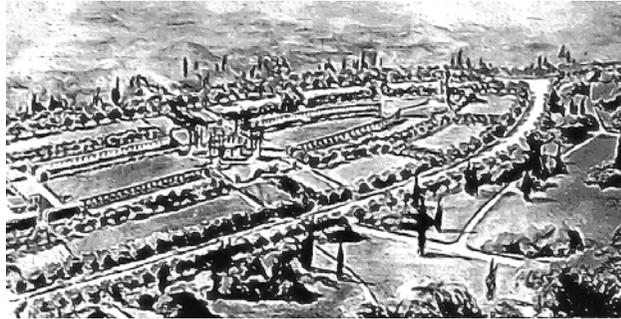


Figura 41 – eixo central do projeto de Dierberger para o Ibirapuera.



Figura 42 – piscina pública do projeto de Dierberger para o Ibirapuera.

aos quais os espaços para a prática esportiva e recreativa estavam sempre presentes.

Ainda complementa o parque o destacado pórtico que marca a entrada principal e o Cassino Municipal. Para Dierberger, era essencial que o parque tivesse participação na cidade, tanto no que se refere ao embelezamento, quanto à interligação com suas imediações, oferecendo à população um espaço belo – com referenciais estéticos – higiênico – de uso ao ar livre –, através do qual pudesse se disseminar o apreço à paisagem, à botânica e às **atividades culturais e artísticas**. Esse projeto responde aos debates públicos correntes naquele momento, em que o parque é tomado como peça



Figura 43 – estudo de Dierberger para o Ibirapuera, 1932.

urbanística para a construção da cidade e elemento necessário à vida urbana. Dierberger dedica-se no princípio dos anos 30 ao estudo de possibilidades para o parque. Assim, em 1932, propõe novo projeto, no qual retira o viveiro e sugere ali a implantação do hipódromo.<sup>59</sup>

Em 1945, em seu Plano de Melhoramentos para a Cidade, Prestes Maia demonstra seu desgosto pela inexequibilidade de um parque no Ibirapuera. Nesse Plano apresenta apenas uma imagem comentada, na qual sugere a ligação do Parque do Anhangabaú ao do Ibirapuera. De desenho estelar, o parque é proposto como ponto focal de encontro de diversas avenidas. Repetidamente o esporte é sugerido como atividade de destaque, porém, nesse caso, concentrada em um setor específico. Alguns anos depois, em 1950, é entregue à prefeitura um Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo, estudo acompanhado pelo urbanista Robert Moses. Tal relatório aponta para a cria-

59. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

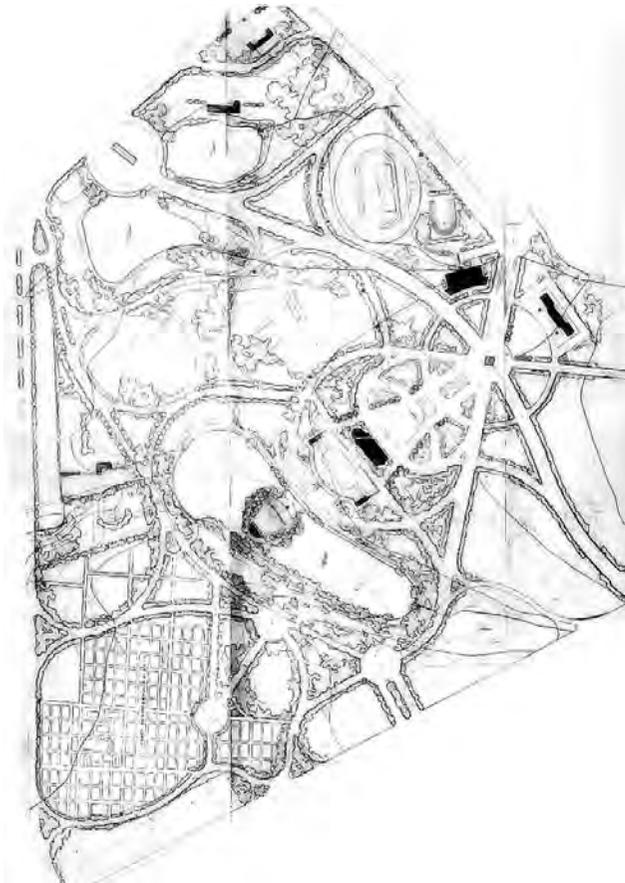


Figura 44 – proposta para o Ibirapuera de 1948.

ção de espaços voltados à recreação, de modo que o viveiro de plantas idealizado por Manequinho Lopes deveria ser transladado para os subúrbios metropolitanos, garantindo assim a abertura de grande área urbana para o desenvolvimento de atividades de recreação ativa. Com essas sugestões, nota-se que o parque deixa de ter conotações primordiais de higiene e embelezamento para atender a outros anseios urbanos, voltados à recreação.

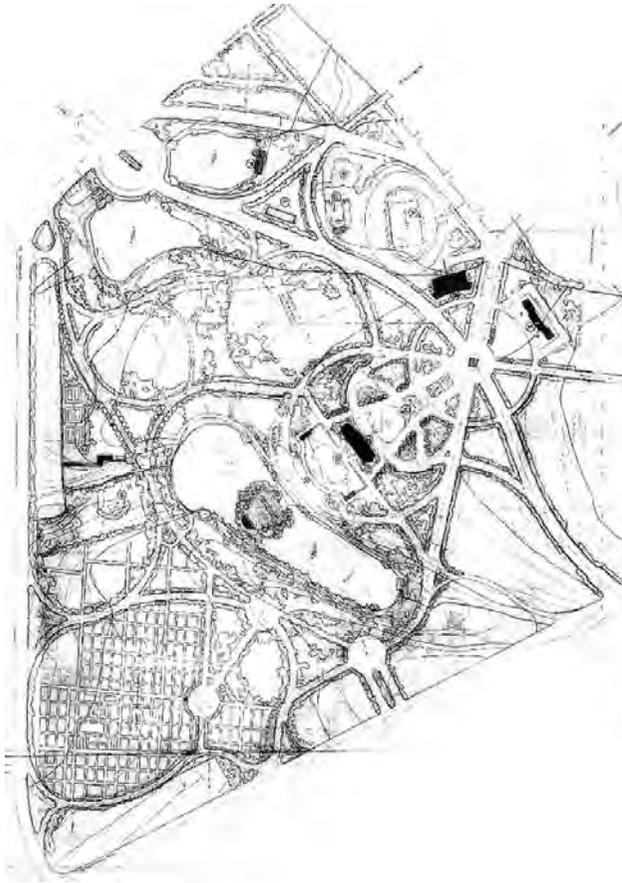


Figura 45 – revisão da proposta para o Ibirapuera de 1949.

Além disso, o parque assume uma abrangência mais ampla, atendendo a variados âmbitos sociais e regionais, não apenas à elite que povoa suas imediações.<sup>60</sup>

Entretanto, a notoriedade e representatividade para a consolidação do parque ganha força ao longo da década de 50, em virtude das Comemorações do IV Centenário da Cidade de São Paulo, momento em que o Ibirapuera torna-se símbolo do progresso e da

60. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

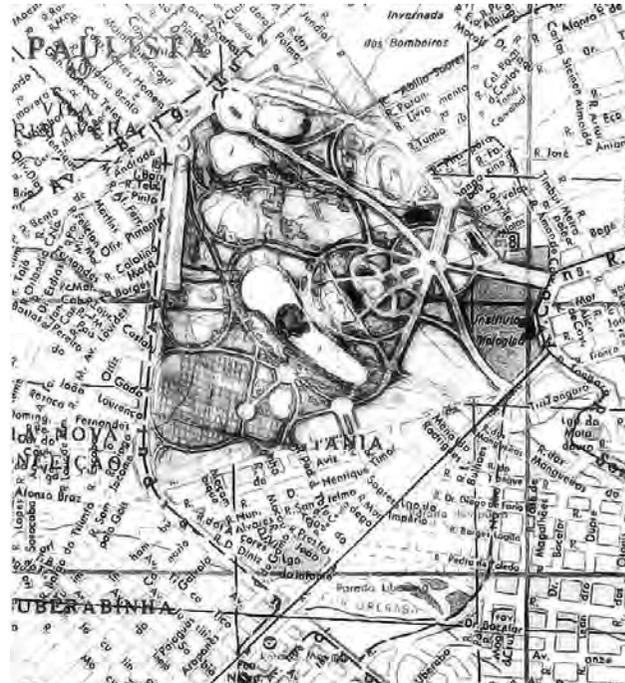


Figura 46 – proposta para o Ibirapuera de 1951, realizada pela prefeitura.

metropolização da cidade. Em 1951, estabeleceu-se a Comissão do IV Centenário de Fundação da Cidade de São Paulo, formada por membros da Prefeitura, do Estado e da iniciativa privada, tendo o propósito de criar, organizar e compor as festividades. Nessa ocasião foi definida a área do Parque do Ibirapuera para acomodar os festejos, atitude que ganhou importância não apenas pela concepção de um vasto local metropolitano para o desenvolvimento do lazer e cultura, quanto pela relevância histórica de conformação de um espaço específico e privilegiado das comemorações do IV Centenário da Cidade. Assim, o Ibirapuera torna-se um símbolo metropolitano, que além de acolher seu peso histórico,

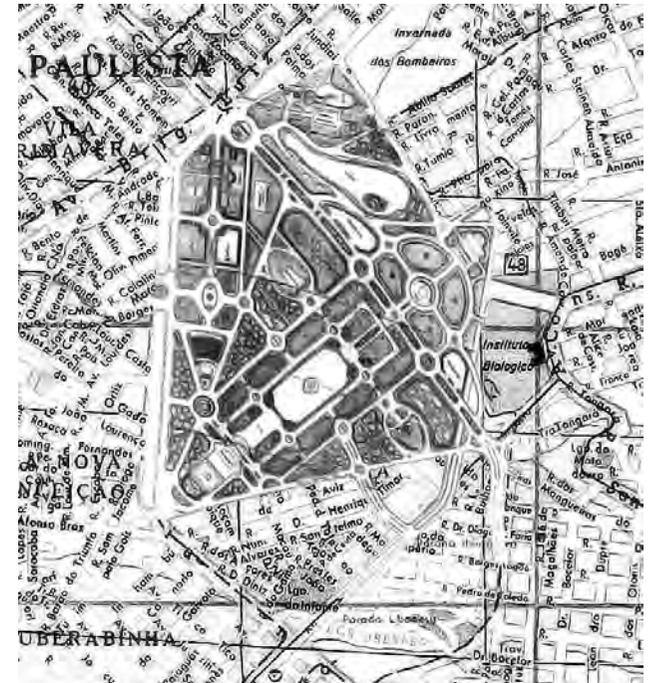


Figura 47 – proposta para o Ibirapuera de 1951, realizada por Christiano Stockler das Neves.

representa o principal parque paulista, configurador da metrópole moderna.

Internamente houve na comissão divergência de ideias e posições, marcadas especialmente pelo industrial Francisco Matarazzo Sobrinho e pelo arquiteto Christiano Stockler das Neves. As disputas entre eles abrangiam questões artísticas, culturais e também políticas, intensificando suas discórdias. Conforme Stockler das Neves, o propósito do parque deveria transcender os objetivos representativos das festividades, tornando-se também um espaço para recreação, de contemplação e de difusão da beleza e da arte urbana. O arquiteto era contra a elaboração de um centro de esportes e de um parque



Figura 48 – projeto de Christiano Stockler das Neves para o Parque do Ibirapuera, 1951.

de diversões, opondo-se também a construção de diversos edifícios para abrigar as exposições, defendendo a implantação desse programa na Cidade Universitária. Segundo suas convicções o parque deveria surgir sem a condicionante de implantar pavilhões ou stands efêmeros para as festividades. Assim, em 22 de setembro de 1951, apresenta um anteprojeto para o Parque do Ibirapuera. A organização espacial é clara e definida por três ocasiões, sendo a de maior abrangência caracterizada pelo traçado geométrico, outra voltada ao público infantil e a terceira marcada pelas formas sinuosas, remetendo ao jardim inglês. Reforçava o caráter do parque como espaço para descanso, recreação ativa e passiva, apresentando ressalva em relação a grandes construções, mesmo que destinadas a fins esportivos. De modo geral, o programa criado na década de 30 foi mantido nesse projeto – também não executado.<sup>61</sup>

Embora o esforço de Christiano, o influente industrial Matarazzo contrata diretamente os arquitetos Oswaldo Arthur Bratke, Rino Levi e o sócio Roberto Cerqueira

Cezar, Eduardo Kneese de Melo, Ícaro de Castro Mello, Carlos Alberto Gomes Cardim, Carlos Lodi e Alfredo Giglio, tendo como objetivo formar um grupo de arquitetos modernos para a efetivação do projeto. O estudo apresentado em dezembro de 1951, em termos de programa e linguagem projetual, distancia-se significativamente dos projetos desenvolvidos até então. São definidos setores para o parque, dividindo áreas específicas para pedestres, veículos e exposições. As edificações se relacionam pelo jogo estabelecido por planos de pisos. O parque assume um caráter metropolitano, capaz de receber multidões em dias de eventos, e representativo do poder técnico e industrial da cidade e do país. Respondendo aos anseios de Matarazzo de desenvolver um projeto de preceitos modernistas para o Ibirapuera, essa proposta abre a reflexão sobre o parque moderno metropolitano, em que lagos, pisos, vias veiculares, caminhos para pedestres e edificações diluem-se pelo

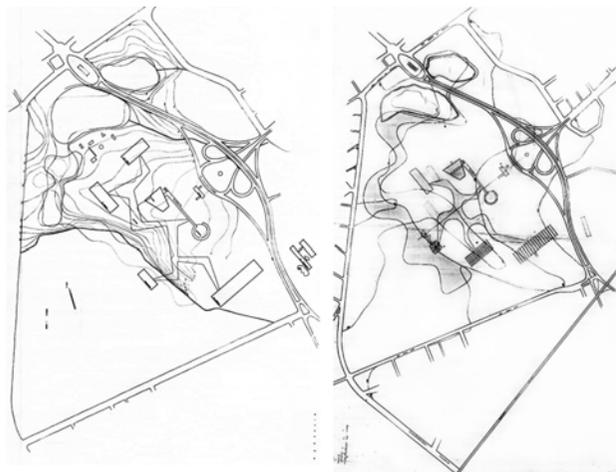


Figura 49 e 50 – estudos da equipe de Oscar Niemeyer para o Parque do Ibirapuera, 1952.

61. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.



Figura 51 – anteprojeto da equipe de Oscar Niemeyer, 1952.

vasto plano verde. Por questões financeiras, a equipe se dissipou, e Matarazzo, com o apoio do Prefeito, convida o arquiteto brasileiro de maior representatividade, Oscar Niemeyer.<sup>62</sup>

A equipe constituída por Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Eduardo Kneese de Mello e Hélio Cavalcanti, com colaboração de Gauss Estelita e Carlos Lemos, elabora estudo inicial em que são identificados elementos similares aos sugeridos pela equipe anterior, tais como os edifícios inseridos no verde, unidos por um elemento comum – nesse caso, a marquise, ao invés do piso.

No terreno de mais de 1.800.000 m<sup>2</sup>, restavam algumas propriedades particulares, além dos eucaliptos e do viveiro de mudas. O estudo apresentado em maio de 1952, já continha a ideologia essencial que norteia o desenvolvimento do projeto, caracterizado pela composição de grandes edifícios articulados por uma marquise e circundados por um enorme lago. Após aprimoramentos na escala do conjunto, no desenho da marquise, adaptações da dimensão e forma das edificações, bem como aperfeiçoamentos do traçado de caminhos, canteiros, lagos e jardins, o projeto final é definido em 1953.

Nele o traçado da marquise obtém maior fluidez, apresentando quatro pontos de contato com as construções. O projeto compunha-se de três pavilhões (Palácio das Indústrias, da Agricultura e das Nações e dos Estados), interligados por uma marquise de 600 metros ao Auditório e ao Palácio das Artes.<sup>63</sup> Preservando sua concepção geométrica, os pavilhões tiveram sua localização e dimensão alteradas, por questões de assentamento no terreno e aumento das demandas programáticas, respectivamente. O parque se estrutura através de um bosque de eucaliptos, em meio ao qual se distribuem os pavilhões de exposição – que durante os festejos atraíam grande público. O acesso manteve o caráter monumental, marcado pelo Pavilhão de Exposições e pelo Auditório. Este último, assim como o restaurante proposto à beira do lago e a plataforma elevada de acesso, não foi executado. Este projeto conserva o viveiro e prolonga a imponente marquise até o Monumento às Bandeiras, de Vitor Brecheret, tornando-a elemento dominante de união de toda a composição. Constituído pelo Palácio das Indústrias, Palácio das Nações, Palácio dos Estados,

62. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

63. Revista Módulo nº1, 1955, página 18.

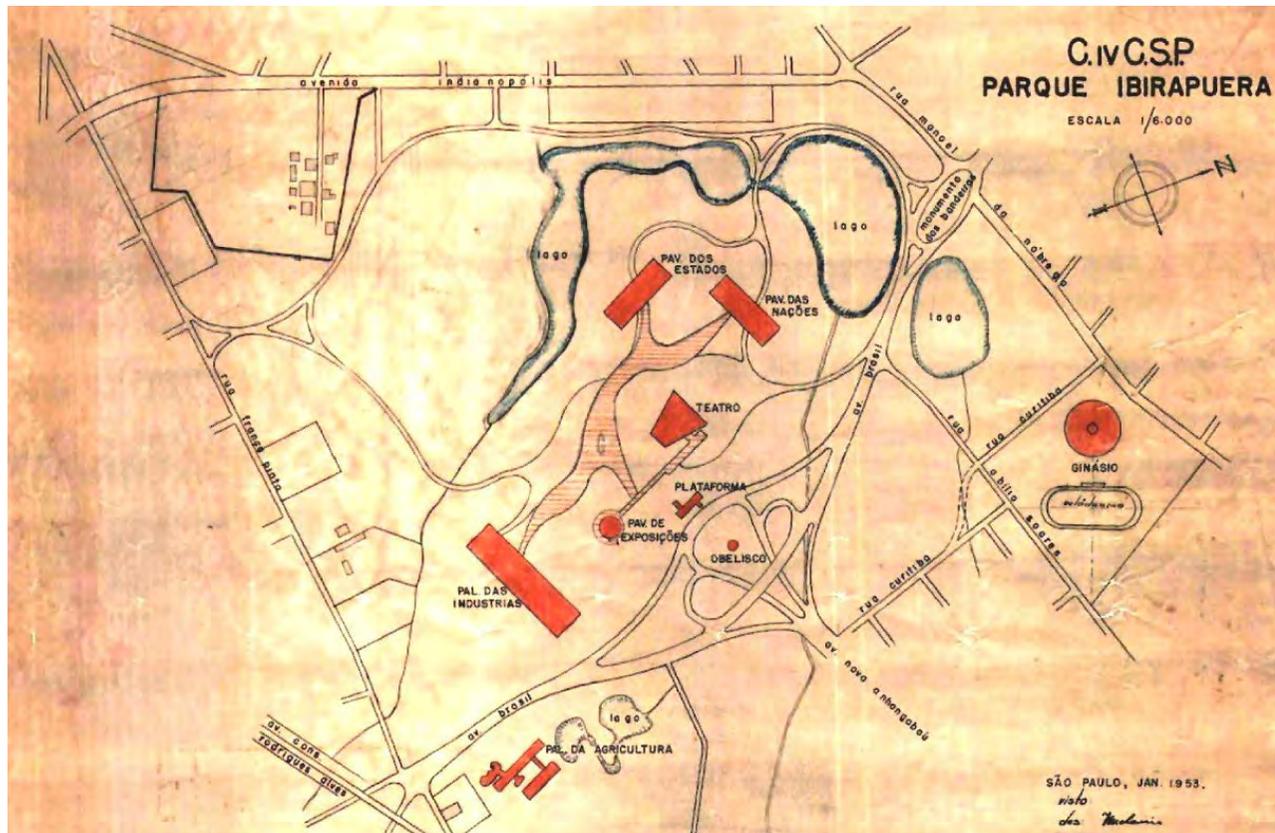


Figura 52 – projeto definitivo de Oscar Niemeyer, 1953.

Palácio das Exposições, Palácio da Agricultura, marquise e ginásio de esportes, o Parque foi inaugurado em 1954.<sup>64</sup>

É apenas em 1953, com os trabalhos da equipe de Niemeyer já definidos, e ao se aproximar das comemorações do aniversário da cidade, que são desenvolvidos dois projetos paisagísticos para o Parque do Ibirapuera. Desse modo, o conjunto arquitetônico determina a concepção essencial do projeto para o parque, e a elaboração dos espaços livres circundantes dá-se posteriormente. Uma das propostas, de autoria

de Burle Marx, caracterizava-se pelo uso de cores vibrantes no decorrer de toda a composição edificada. O outro projeto, de Otávio Augusto Teixeira Mendes propunha um percurso mais sutil e o alargamento do traçado ao se aproximar das edificações, como forma de valorizá-las. Oliveira levanta a hipótese da intervenção direta de Niemeyer para que se optasse por uma proposição paisagística mais neutra, dando destaque às edificações ao invés de focar no colorido da vegetação, o que poderia competir visualmente com as construções.

64. O Auditório foi construído posteriormente, sendo inaugurado em 2005.

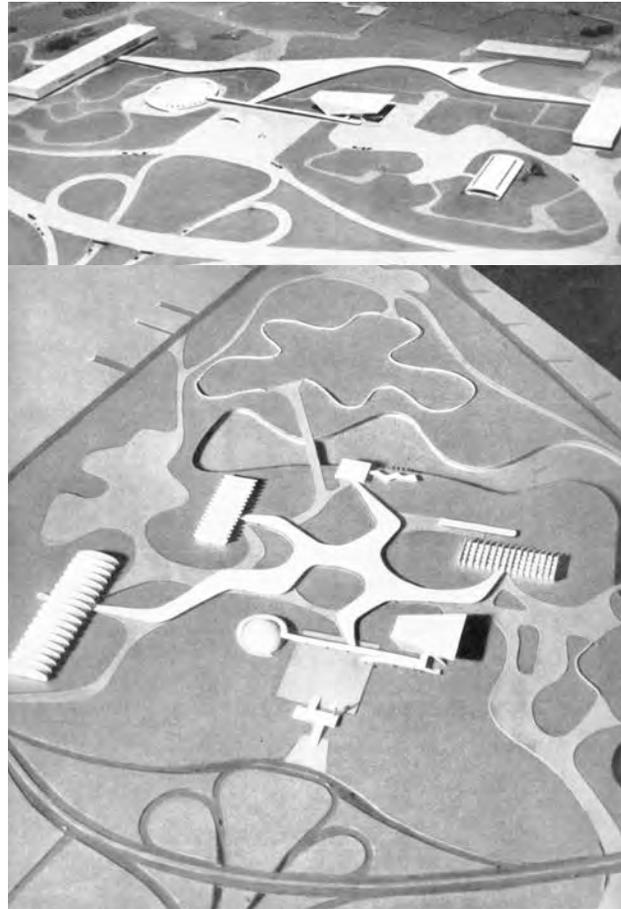


Figura 53 e 54 – fotos da maquete da proposta definitiva.



Figura 55 – foto da construção do Ibirapuera.



Figuras 56 e 57 – fotos da marquise conforme concepção projetual de interligação das edificações.

De modo similar a Burle Marx, Mendes sugeria o uso da flora autóctone e a valorização da brasilidade em contraponto à estilização europeia. Seu projeto propunha um percurso de traçado sinuoso, com sensibilidade plástica, ao se abrir eventualmente, em especial



Figura 58 – projeto paisagístico de Burle Marx para o Parque do Ibirapuera, 1953.

nas imediações das edificações, permitindo tanto sua observação, quanto à da marquise. O ritmo entre cheios e vazios dá-se não apenas com o jogo das edificações como na composição das massas arbóreas, que apresenta maciços bastante definidos, e na proposição dos amplos gramados. Há uma nítida preocupação do projeto

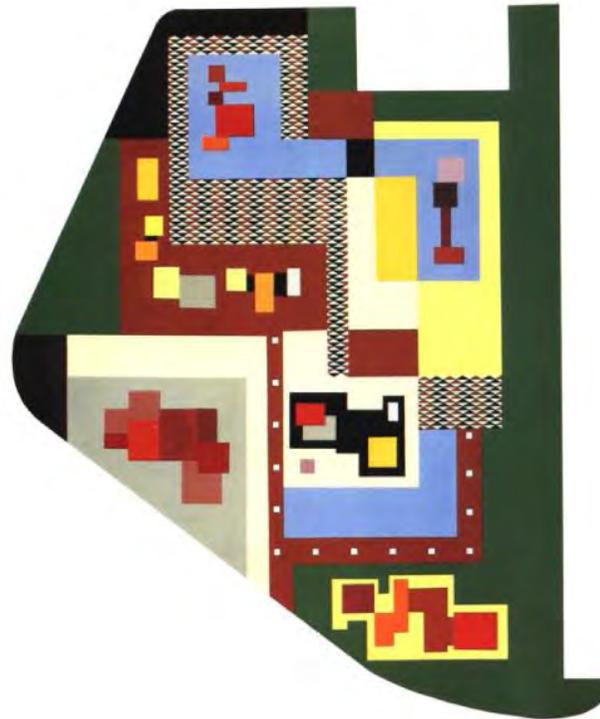


Figura 59 – projeto paisagístico escolhido para o Parque do Ibirapuera, de Otávio Augusto Teixeira Mendes, 1953.

em evidenciar a homogeneidade entre as construções e o lago com o conjunto vegetal. Outro enfoque do projeto é a atenção à preservação da flora e das paisagens naturais, voltadas à utilização de espécies locais. Nesse sentido, o projeto de Mendes se identifica com o proposto por Burle Marx, porém suas composições são menos impactantes e mais sutis.<sup>65</sup>

O Parque do Ibirapuera conforma a ocasião para Burle Marx expandir seus projetos à escala do parque urbano. Desse modo, aplica no tema do espaço público seu vasto entendimento botânico e sua linguagem de valorização do nacional. Em seu projeto para o Ibirapuera dispõe um conjunto de jardins, fontes, passeios – suspensos e no nível do solo – e espelhos da água, que se compõe junto à marquise e às edificações. Como forma de manter a notoriedade das construções, propôs jardins rasteiros, com pequena quantidade de massas arbóreas. A verticalidade da vegetação foi pontuada

65. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.



Figuras 60 e 61 – projeto de Burle Marx para os jardins de entorno do Palácio das Indústrias, no qual se percebe o uso excessivo de cores.

pelo uso de palmeiras. Embora tenham predominado os jardins de baixa altura, os mesmos se destacavam pelo intenso uso de cores vibrantes. As características de seus projetos, identificados pela valorização da flora nacional, bem como pelas combinações ecológicas, estenderam-se à vastidão do parque metropolitano, reforçando ainda mais a ideia do paisagismo como arte e como elemento essencial à cidade moderna.

Por uma série de fatores, inclusive talvez pela própria preferência de Oscar Niemeyer, como citado anteriormente, o projeto de Burle Marx cessou na fase de anteprojeto, uma vez que se deu prioridade para a proposta de Teixeira Mendes. Além do quesito compositivo, as questões financeiras também podem ter influenciado na escolha, tendo em vista que os canteiros coloridos e formados por grande variedade de espécies, sugeridos por Burle Marx, tinham maior complexidade de execução e de manutenção.<sup>66</sup> A uniformidade do verde, criando um fundo homogêneo a partir do qual emergem as edificações, parece estar mais de acordo à paisagem idealizada por Niemeyer, conforme alinhavado esquematicamente no desenvolvimento do projeto para o parque. Esse ideal se aproxima às imagens de parque proferidas por Le Corbusier em seus modelos para a cidade moderna, tais como nos estudos para *Ville Radieuse*, e antecipa o que na década seguinte se realizou em Brasília, onde os blocos prismáticos são inseridos em meio ao verde arborizado das superquadras.

De 1926 a 1954, foram desenvolvidas diferentes propostas para a área do Ibirapuera, com o propósito de torná-lo um grande parque público. Em 1954, devido às comemorações do IV Centenário da cidade de

66. OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.

São Paulo, o projeto para o parque transforma-se em símbolo da exibição do progresso e modernização da cidade. Criado para ser um grande centro de festejos e local para as exposições, o Parque Ibirapuera tornou-se, posteriormente, o primeiro parque público de grande porte a se instalar em área já consolidada. Localizado em uma zona central de fácil acesso, nas proximidades dos bairros Jardim América e Jardim Paulista – região habitada pela elite –, o parque atrai milhares de usuários diariamente, diversificando atividades culturais, como shows e exposições, como também de lazer e descanso.

Ao estudar o Parque do Ibirapuera e as variadas proposições para a área como parque urbano, é possível perceber as alterações sofridas ao longo do século na elaboração dos seus desenhos e em especial na sua concepção como elemento urbano. As preocupações higienistas e de planejamento viário, dão lugar aos cuidados com o embelezamento da cidade, surgindo posteriormente noções atreladas à necessidade de lazer e recreação da população, vinculadas a criação de espaços para a prática de esportes. Por fim, o projeto final dá ênfase às atividades culturais e artísticas, em detrimento às esportivas, recreativas e botânicas, tão salientadas nos estudos anteriores à década de 50. Concebido, enfim, como símbolo de modernidade e notoriedade para São Paulo, o Parque do Ibirapuera se concretizou com um vasto e essencial espaço público metropolitano. A inserção dessa extensa área verde em meio à cidade evidencia a importância e o protagonismo do verde no meio urbano, elevando o olhar sobre a produção arquitetônica brasileira, capaz de formatar e realizar um grande parque urbano modernista.

### RIO DE JANEIRO | PARQUE DO FLAMENGO

Na década de 40, paralelamente ao projeto para a Esplanada Santo Antônio<sup>67</sup>, nasceu a concepção e destinação do Aterro Glória-Flamengo, cuja execução durou de 1952 a 1958. Em 1953, com o desenvolvimento do projeto para o Museu de Arte Moderna – construído em meio à implantação do aterro –, as discussões sobre a destinação do local voltam à tona. No governo de Carlos Lacerda, em 1962, o projeto é retomado e é atribuída à Maria Carlota Costallat de Macedo Soares (Lota) a tarefa de gerenciar a urbanização da faixa litorânea conquistada ao mar, lindeira aos bairros Glória e Flamengo. Iniciadas na década de 50, as obras do aterro continham em dado momento apenas o traçado inicial de duas pistas de velocidade rápida.<sup>68</sup> Em janeiro de 1961, Lota é nomeada como assessora do Departamento de Parques da Secretaria Geral de Viação e Obras e a Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN) para coordenar e dirigir o projeto do parque. No entanto, ela discordava da destinação imposta ao local desde as administrações anteriores, nos quais a zona de aterro estava destinada a abrigar apenas vias de tráfego expresso, como solução para a interligação entre as zonas sul e central do Rio de Janeiro.<sup>69</sup>

No privilegiado território à beira-mar, a arquiteta Lota vislumbrava criar um parque de grandes proporções, que não apenas preservasse e valorizasse a excepcional paisagem carioca, como também possibilitasse maior oportunidade de lazer a seus habitantes. Lota argumentava que essa área necessitava de especial atenção a respeito da conservação da paisagem e de suas características ambientais. Possuidora de uma visão urba-

67. O aterro Glória-Flamengo foi efetivado essencialmente com as terras e entulhos oriundos do desmonte do Morro Santo Antônio, de modo que concomitante a ideia de extinção do morro, surgiu a concepção do extenso espaço público à beira-mar.

68. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

69. OLIVEIRA, Ana Rosa de. **Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/288>, acessado em 08 de maio de 2015.



Figura 62 – vista aérea da praia do Flamengo.



Figura 63 – vista aérea da Marina da Glória com a praia do Flamengo ao fundo.

na bastante abrangente, Lota ambicionava tornar o território de vias expressas em uma imensa área arborizada, que se transformasse em um marco para a cidade.<sup>70</sup> Seu ideal de parque não se vinculava a concepção de um espaço tradicional, com fontes, *playgrounds*, monumentos, etc, mas sim se alinhava com o propósito de elaborar uma área capaz de colaborar para a melhoria da qualidade de vida e permitir a retomada do contato dos cidadãos com a orla.

A urbanização do Aterro do Flamengo insere-se em um plano de maior envergadura, cujo objetivo era aprimorar a conexão das zonas centro, sul e norte, bem como resolver o desmonte do Morro Santo Antônio, a Avenida Perimetral e o Túnel Rebouças. Localizada entre o Calabouço (a norte) e o morro da Viúva (a sul), o território aterrado ocupava aproximadamente 120 hectares. Tais ideais vinham sendo desenvolvidos pelo Departamento de Urbanismo desde o Plano Agache (1927-1930). Nesse contexto, Affonso Eduardo Reidy

atuou na maturação do plano desde 1929, inicialmente como estudante assistente de Agache, posteriormente como Diretor de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras, a partir de 1947, e com maior ênfase a partir de 1961, com as efetivas propostas para a urbanização da área.<sup>71</sup>

Envolvido há décadas nos estudos para a região e em especial no projeto para o aterro de 1953, concomitante com o desenvolvimento da proposta para o Museu de Arte Moderna, Reidy é novamente chamado por Lota para dar continuidade a seus estudos. Conhecedor dos impasses dos órgãos públicos para a implantação de suas propostas, o arquiteto condiciona sua participação à criação de uma comissão que agisse fora do contexto da Prefeitura. Assim, na década de 60, configurou-se um escritório na área do próprio aterro, cujos profissionais, presididos por Carlota, desenvolveriam seus trabalhos.<sup>72</sup>

Em 1961, Lota organizou três equipes com atribuições específicas, porém vinculadas entre si. Um dos grupos

70. DOURADO, Guilherme Mazza. **Modernidade verde: jardins de Burle Marx**. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo. EDUSP, c2009.

71. OLIVEIRA, Ana Rosa de. **Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência**. Op. Cit.

72. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

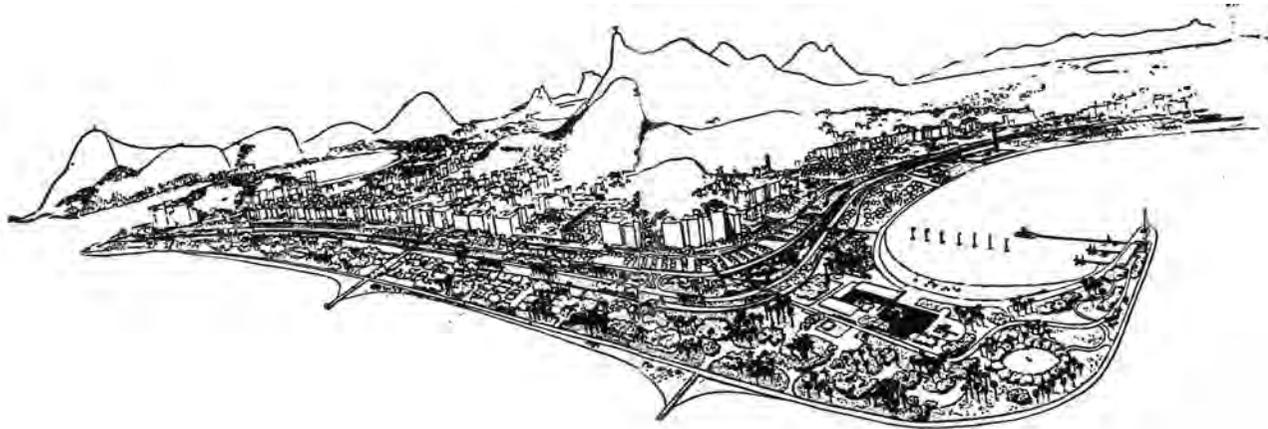


Figura 64 – perspectiva global do Parque do Flamengo.

estava incumbido da resolução de questões de tráfego e obras (Secretaria Geral de Viação e Obras) e outra pela engenharia e infraestrutura (SURSAN). A terceira grande equipe, denominada Grupo de Trabalho, era composta por: arquitetos Afonso Eduardo Reidy, Jorge Machado Moreira, Sérgio Bernardes, Hélio Mamede, Maria Hanna Siedlikowski, Juan Derlis Scarpellini Ortega e Carlos Werneck de Carvalho; engenheiro Berta Leitchic; botânico Luiz Emygdio de Mello Filho; assessores em botânica Magú Costa Ribeiro e Flávio de Britto Pereira; especialista em recreação Ethel Bauzer Medeiros; programador visual Alexandre Wollner; paisagistas Roberto Burle Marx e Arquitetos Associados (Fernando Tábora, John Stoddart, Julio Cesar Pessolani e Maurício Monte); desenhistas Sérgio Rodrigues e Silva e Mário Ferreira Sophia; secretária Fernanda Abrantes Pinheiro. Também houve participação do Laboratório de Hidráulica e Lisboa, do iluminador Richard Kelly e do urbanista Hélio Modesto.<sup>73</sup> A equipe de arquitetura estava sob o comando de Reidy e Moreira,

enquanto que o grupo responsável pelo desenho do parque e o desenvolvimento de seu respectivo programa, seguia as diretrizes de Burle Marx e Associados, assessorado por Mello Filho.

O desafio em relação à área de implantação do parque consistia em ser o único elo entre o centro e a zona sul do Rio de Janeiro, atingindo aproximadamente cinco quilômetros de extensão. Assim, o parque precisava ser criado de modo a acolher as vias de tráfego, porém sem perder suas características de espaço urbano. Outra dificuldade projetual relacionava-se ao fato de que duas das onze pistas previstas já estarem executadas, segregando o aterro pela metade e acarretando complexidades estéticas e utilitárias, devido ao aproveitamento das áreas e à necessidade de elaboração de travessia de pedestres através das vias expressas. A SURSAN sugeriu o estabelecimento de quatro pistas de alta velocidade, em contraposição ao Grupo de Trabalho, que propôs as duas vias rápidas, que por fim prevaleceram.<sup>74</sup>

73. OLIVEIRA, Ana Rosa de. *Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência*. Op. Cit.

74. OLIVEIRA, Ana Rosa de. *Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência*. Op. Cit.

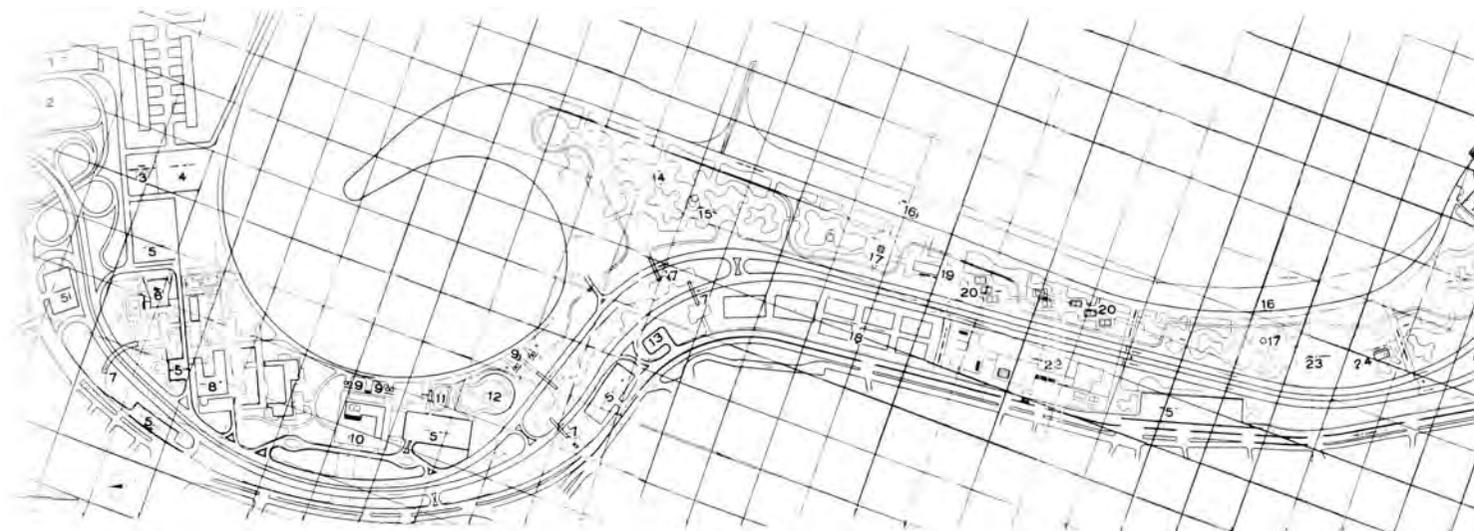
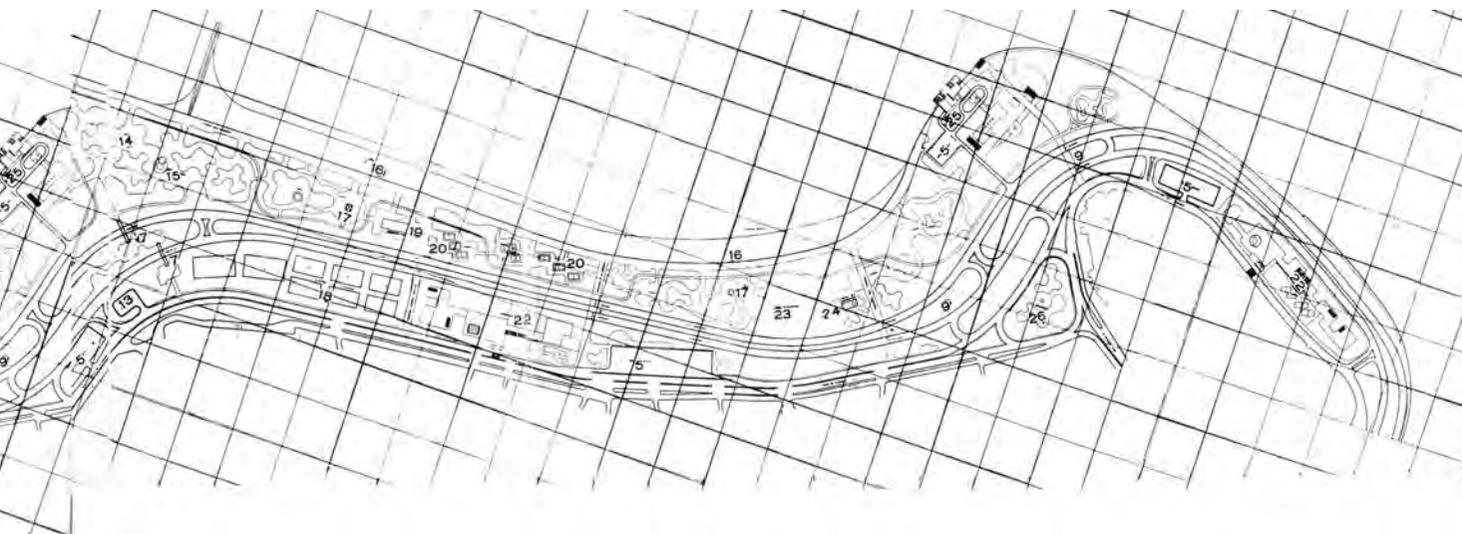


Figura 65 – Projeto do Parque do Flamengo; 1. Aeroporto Santos Dumont; 2. Praça Salgado Filho; 3. Garagem do parque; 4. Clubes náuticos; 5. Estacionamento; 6. Teatro; 7. Viaduto; 8. Museu de Arte Moderna; 9. Sanitários; 10. Monumento aos Pracinhas; 11. Estação de tremzinho; 12. Aeromodelismo; 13. Posto de

Em relação ao desenho do parque, o traçado precisava se adaptar ao contorno preexistente do Aterro e das vias, além de integrar importantes peças urbanas como o Aeroporto Santos Dumont (1944), o Museu de Arte Moderna (1956) e o Monumento aos Pracinhas (1956). Referente às atividades, o Grupo de Trabalho distanciou-se da elaboração de zonas com atividades pré-definidas, setorizando apenas áreas para adolescentes, crianças, adultos e idosos, sem, no entanto, saturá-las com equipamentos. Além disso, o programa original previa museus, marina, praia artificial, áreas de estar, *playgrounds*, coleções de árvores, zonas de estacionamento, quadras esportivas, campos de futebol, restaurante, pistas de aeromodelismo, pistas de kart, área de piquenique, praia artificial, teatro, aquário, ciclovia, passeios pavimentados, entre outros.

Tais diretrizes foram respondidas por meio de um desenho predominantemente curvilíneo, que ao norte, nas proximidades do Aeroporto Santos Dumont, pronuncia-se de modo a criar um enseada resguardada, própria para a prática de esportes náuticos. A partir daí, a extensa curva abre-se ao mar em direção ao sul, expandindo-se nos arredores do Morro da Viúva, onde configura outro recôncavo de quase um quilômetro de comprimento por dez de largura, formando uma área propícia para banho. Embora uniforme em seu traçado longitudinal, o projeto caracteriza-se pela pluralidade de ocasiões e lugares, alternados entre espaços para barcos, banho, esporte, contemplação, entre outros. Diverso não apenas nas atividades, os equipamentos de composição contribuem para a tensão gerada ao longo dos ambientes, em que plataformas, passarelas, coberturas,



gasolina; 14. Bosque; 15. Pista de danças; 16. Praia; 17. Coreto; 18. Campos de futebol; 19. Modelismo naval; 20. Quadras de vôlei e basquete; 21. Não consta na imagem; 22. Playground; 23. Área de recreação; 24. Teatro de marionetes; 25. Restaurante; 26. Monumento.

caminhos, escadas, vegetação, vias de tráfego, etc, dinamizam o todo e permitem a exploração da paisagem de diferentes modos.

Através de um esquema funcional organizou-se o parque em três faixas principais, ao longo das quais se diluíam os maciços vegetais, os distintos equipamentos e as edificações – retomando o conceito do edifício dentro do parque. A primeira posicionava-se entre o limite construído e as vias de alta velocidade, setor onde os estacionamentos, os postos de abastecimento, as quadras esportivas e os *playgrounds* mesclavam-se às áreas verdes paisagisticamente elaboradas. Duas vias rápidas e jardins centrais compõem a segunda tira, cujas perspectivas foram pensadas para serem percebidas a partir dos acelerados automóveis. Nos trechos mais alargados desse setor, foram previstas as passarelas de pedestres.<sup>75</sup>

Margeando a baía, configurou-se o terceiro setor, de maior largura, no qual foram implantados os equipamentos de lazer, a praia e outras funções relacionadas a essas. Nessa faixa estão posicionados os pontos de maior atratividade do parque, como o contato com o mar e o MAM, implantado de modo a exaltar a relação entre espaço aberto e edificado. Passarelas e passagens subterrâneas unem as diferentes faixas, que também se conectam aos sistemas de circulação que amarram os distintos setores interiores ao parque. Esses trajetos internos conjugam as atividades do parque, privilegiando os passeios a pé e de bicicleta, alternados por massas vegetais, de modo a aproximar o usuário da escala de bairro, em contraposição a grande escala do automóvel imposta pelas autopistas.

O sistema viário constitui peça chave na estruturação do projeto, tendo em vista que as pistas o percorrem em

75. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

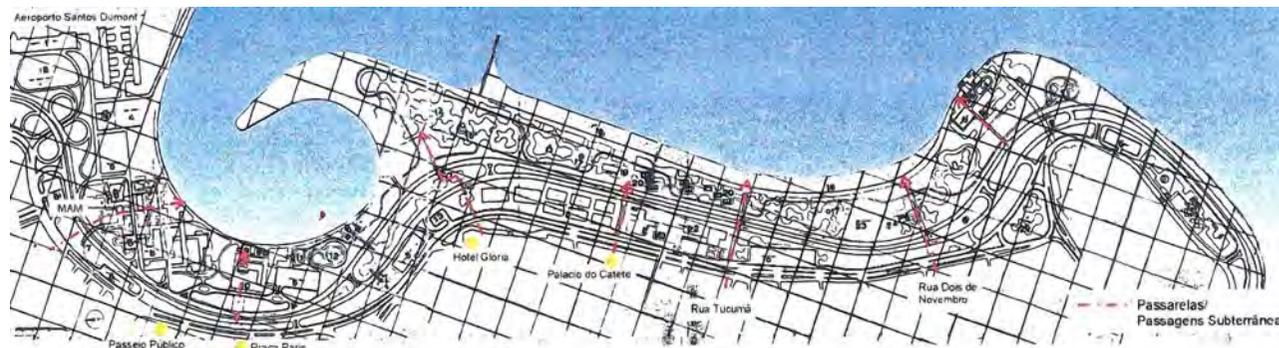


Figura 66 – projeto do Parque do Flamengo com marcação de passarelas e passagens subterrâneas.

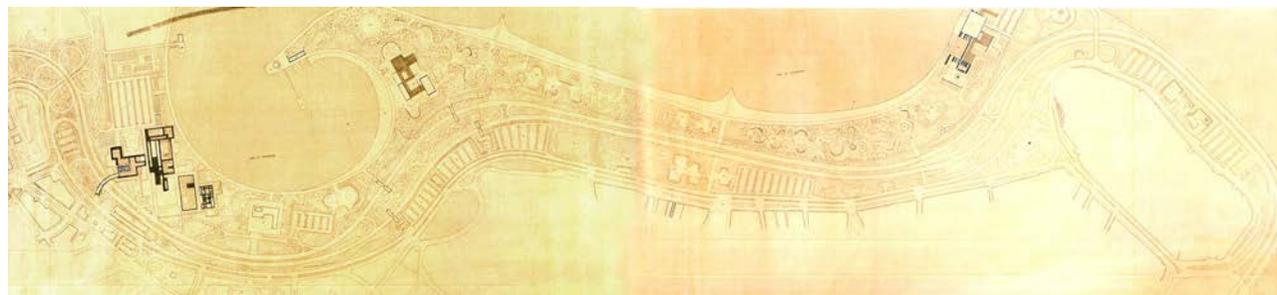


Figura 67 – projeto do Parque do Flamengo.

toda a extensão. Seu traçado sinuoso delineia um novo perímetro para o aterro, em harmonia com as linhas naturais existentes na Baía da Guanabara. Desse modo o projeto apresenta a ambiguidade entre a racionalidade técnica do sistema viário e a espontaneidade natural da paisagem costeira. Apesar disso, o desenho caracteriza-se pela uniformidade, reforçada pelo tratamento paisagístico e pela horizontalidade imposta a seu traçado. A associação do parque urbano a vias expressas retoma o conceito proferido por Olmsted com as *parkways*, no qual as pistas de tráfego são margeadas linearmente por áreas verdes e arborizadas.

Bastante ousado, o projeto paisagístico de Burle Marx e equipe dividia o parque em onze setores, cujos espaços

seriam configurados por meio de uma ampla gama de arbustos, árvores e palmeiras. Foram utilizadas mais de 240 espécies brasileiras e de outras regiões tropicais, agrupadas em conjuntos homogêneos, conforme características paisagísticas e botânicas. A obra do Flamengo configurou ocasião singular, tendo em vista que não havia conhecimento prévio acerca do desenvolvimento das plantas no local, devido às **intensas condições adversas** nas quais estavam sendo cultivadas: vento, maresia, alta salinidade, composição do solo com aterro, lama salgada e entulho. Um horto de cerca de um hectare foi implantado no aterro, com o propósito de acompanhar o cultivo e a adaptação das plantas. Nesse sentido, o

Parque do Flamengo tornou-se um experimento e um grande legado acerca da ampliação do vocabulário botânico urbano.

O peculiar tratamento paisagístico elaborado para o parque age como um fio condutor, capaz de estabelecer a integração e as necessárias transições entre os variados acontecimentos. Ambientes abertos, bem como elementos edificados e vias de automóveis interagem em meio a um desenho que mescla linhas geométricas rígidas a traços orgânicos sutis. Embora configurado por variadas partes com características específicas, o parque mantém sua unidade projetual. De modo contrário ao

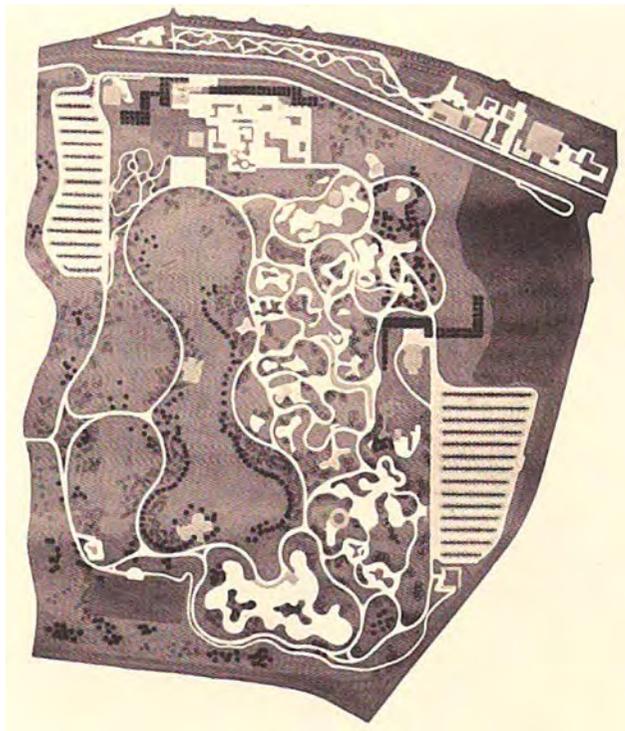


Figura 68 – Parque del Este, Caracas, Venezuela, 1961.

proposto para o Ibirapuera, no Parque do Flamengo o projeto de Burle Marx opta por um plantio de mais fácil execução e posterior manutenção, em que predominam extensas áreas gramadas e arborizadas, ao invés dos jardins policromáticos e exuberantes do caso paulista. No Flamengo, assim como no Parque *del Este*, realizado em Caracas no período de 1956 a 1961, Burle Marx busca o equilíbrio entre gramados, plantações cromáticas e árvores, aproximando-se às necessidades do parque metropolitano de grande escala.<sup>76</sup>

Fernando Tábora<sup>77</sup>, comenta que no Parque do Flamengo foi explorada a experiência adquirida no Parque *del Este*, especialmente no que se refere ao uso da topografia. Significativos movimentos de terra foram executados, com o objetivo de aproveitar para uso do parque as lacunas existentes entre as pistas de veículos. Os espaços públicos entremeiam-se aos movimentos de terra, isolando a via de automóveis, de modo a possibilitar a fruição de pedestres. Além disso, o uso de passarelas permitiu a comunicação entre a cidade, a praia e o parque, gerando um espaço marcado pelos fluxos dinâmicos dos veículos e dos pedestres. O conceito utilizado no parque venezuelano, em que a recreação aparece livre da interferência do automóvel, também foi retomado no caso carioca. Tábora admite que essa tarefa adquiriu maior dificuldade no Flamengo, em virtude das vias pertencerem ao sistema de transporte da cidade. Ainda assim, o projeto satisfaz à necessidade de separação das atividades em relação às autopistas, criando não apenas espaços para o a prática da recreação ativa, como também locais que proporcionam a contemplação da paisagem e o acesso ao mar.<sup>78</sup>

76. DOURADO, Guilherme Mazza. Op. Cit.

77. Sócio do escritório Burle Marx Arquitetos Associados, originado em 1956, em virtude dos trabalhos para o Parque *del Este*, na Venezuela.

78. OLIVEIRA, Ana Rosa de. **Fernando Tábora**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/09.036/3283?page=3>. Acessado em 08 de maio de 2015.

Mesmo com o andamento da implantação do parque, as especulações imobiliárias para a região não cessaram. Assim, em 1964, Lota contatou Rodrigo de Mello Franco de Andrade e efetivou um pedido de tombamento do projeto ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico, o que ocorreu em pouco tempo. Tal fato significou o primeiro e único caso na preservação de bens nacionais de tombamento de um conjunto paisagístico-arquitetônico ainda em execução. Para complementar essa atitude, em 1965, a arquiteta criou uma fundação destinada a administrar o parque, de modo a assegurar sua conservação e o distanciamento de disputas políticas ou de conflitos imobiliários. A atitude obteve o apoio de intelectuais e influentes personalidades cariocas.<sup>79</sup> Embora se tenham adotadas tais medidas, ao longo de sua existência a manutenção pública foi precária, comprometendo algumas características do parque. Atitudes como o programa Riomar, da década de 90, estabeleceram metas para a revitalização da orla carioca, incluindo o trecho do aterro. Mesmo com os danos e degradações por falta de cuidado, o parque mantém suas funções primordiais de conexão urbana e de espaço público de lazer.

○ Flamengo representa importante experiência nacional no que se refere à concepção de um parque

como instrumento de planejamento urbano. Dentre as grandes contribuições do projeto salienta-se fato da proposta ter transformado um conjunto de vias expressas em um avantajado parque linear arborizado com atividades que se adequam ao cotidiano metropolitano. Sua implantação contribuiu para o aprimoramento da comunicação entre o centro e a zona sul da cidade, bem como para a concepção de uma praia artificial e para a integração de destacados elementos urbanos, como o Aeroporto Santos Dumont, o MAM e o late Clube.

○ Parque do Flamengo associou ao parque de passagem as atividades de lazer urbanas e de recreação em orla, dando lugar a um dos espaços públicos de maior solidez do paisagismo moderno. A transformação de um aterro cortado por vias expressas em um dos mais belos cenários do Rio de Janeiro e do mundo é sem dúvida um feito relevante, materializado pelo trabalho de uma grande equipe. Dourado comenta que o Parque do Flamengo tornou-se símbolo da positividade de uma geração que afirmou a possibilidade de mudança da cidade brasileira, de maneira a transformá-la em um lugar de melhor qualidade de vida.

79. DOURADO, Guilherme Mazza. Op. Cit.



CAPÍTULO II

**PORTO ALEGRE | UMA ORLA | DIVERSOS PROJETOS**



## Capítulo II: Porto Alegre | uma orla | diversos projetos

Este capítulo tem o intuito de refletir sobre a relação de Porto Alegre com sua borda, através do relato dos planos urbanos desenvolvidos ao longo do século XX, de modo a construir uma sucessão histórica da evolução da cidade. Os projetos imaginados para Porto Alegre, em parte executados, em parte não, promovem a reflexão sobre a almejada modernização da cidade e sua desvinculação ao caráter colonial. Retratar a evolução de Porto Alegre e seus diferentes planos não se coloca aqui como uma análise histórica, mas sim como um exame

urbano e arquitetônico, capaz de orientar o pensamento sobre o contexto e as influências externas absorvidas pela metrópole em formação. Assim, os variados exemplos modélicos permitem a acumulação de permanências e rupturas conformadoras de Porto Alegre.<sup>1</sup> Em geral, os planos apresentam uma visão global da cidade, assim, a tese está centrada no que cada um discutiu sobre a borda do rio e seus sucessivos aterros, dando especial importância ao que permitiu a consolidação do bairro Praia de Belas, local de implantação do Parque Marinha do Brasil.

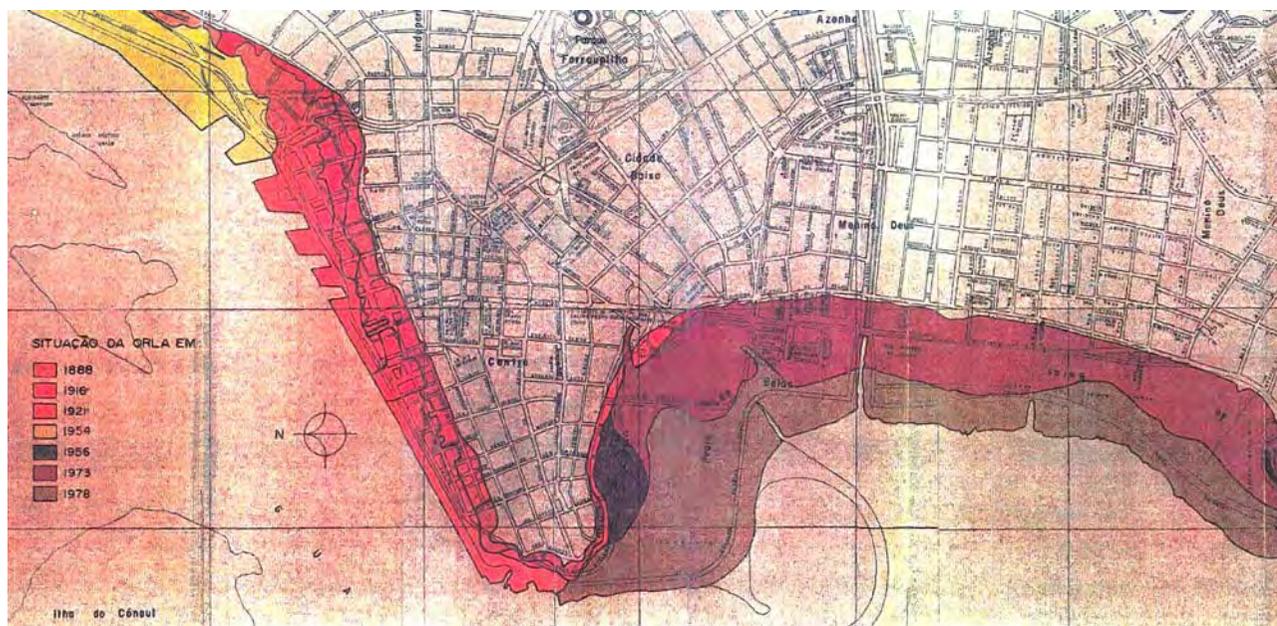


Figura 69 – Evolução dos aterros em Porto Alegre.

1. ABREU FILHO, Sílvio Belmonte de. Op. Cit.

Oficialmente fundada em 1772, a borda da península representa o ponto a partir do qual Porto Alegre se originou e se desenvolveu. Iniciando no extremo oeste da enseada, a ocupação do território avançou para leste, mantendo mais forte vinculação com a margem norte da cidade. Sua condição geográfica – conformada por uma estreita porção de terra que se une a norte e a oeste com a amplitude aquática do Guaíba – permitiu a facilidade de comunicação fluvial com o restante do Estado, de modo a facilitar sua evolução econômica. Assim, já em meados do século XIX, a margem norte, caracterizada pelas boas condições de navegabilidade, necessitava se expandir para suprir as demandas comerciais. Em 1888, iniciam-se, então, os aterros sobre o Guaíba, que se sucederam gradativamente até 1978, conformando uma faixa de terra artificial que circunda a península original.<sup>2</sup>

Enquanto que a acessibilidade fluvial permitiu a caracterização da margem norte por sua vocação portuária, a falta de calado e os acidentes geográficos da margem oeste fizeram com que este limite ribeiro se conformasse pela configuração de praias, chácaras e sítios de lazer, que se alastram em direção ao sul da capital – região que apresentou um desenvolvimento posterior às demais zonas. Desse modo, configurada por porto a norte e praia a sul, a orla porto-alegrense aparece como problema em todos os planos urbanísticos da cidade. Lugar de qualidade paisagística indiscutível, as transformações nela efetivadas ou para ela projetada compõem uma continuidade histórica que evidencia o desejo de corrigir o movimento de separação cidade-rio e restabelecer o contato de Porto Alegre com sua borda aquática.<sup>3</sup>

## 2.1 Plano Geral de Melhoramentos | 1914

Embora em processo de industrialização desde fins do século XIX, Porto Alegre, nos princípios do século XX, conservava seu caráter de província e a identidade colonial brasileira. Mesmo com o andamento de modernização, nessa época, o centro urbano possuía condições sanitárias insalubres, precário sistema viário, inclusive em relação à interligação com o restante da cidade e com as urbes vizinhas.<sup>4</sup> Além disso, a infraestrutura, os equipamentos públicos e o porto eram insuficientes para a demanda da cidade. Do mesmo modo, o contingente imobiliário parecia em desacordo com as novas necessidades da capital, pois com o crescimento de produção e consumo sua estrutura colonial era inadequada. Assim, almejava-se realizar uma reforma à altura de outras metrópoles modernas.<sup>5</sup>

Com administração que se perpetuou de 1897 a 1924, o governador municipal José Montaury de Aguiar Leitão assumiu o cargo diante de uma capital que permanecia com as deficiências sanitárias e viárias do período colonial, ainda mais agravados pelo crescimento urbano e pela industrialização, processos que tomaram força no fim do século XIX. Em virtude da evidente necessidade de atualização e modernização das regulamentações, em 1914, Montaury solicita ao engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel a composição da “Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Capital”. Diretor da Comissão, o positivista Maciel age em concordância aos modelos europeus e urbanísticos da época, satisfazendo os anseios do intendente, cuja administração

2. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

3. MACHADO, Andréa Soler. Op. Cit.

4. No que tange a regulamentação urbana, até este momento, havia a Primeira Planta da Cidade, de 1825, e o Código de Posturas Municipais. Concebida por José Pedro César para a Câmara Municipal, a planta representava uma ferramenta de fiscalização acerca dos alinhamentos e da ocupação dos terrenos à beira do Guaíba. Por outro lado, o Código de Posturas relatava sobre saneamento, em especial pela presença de animais no centro urbano. Desse modo, de 1831 a 1837, estabeleceu os limites de Porto Alegre, delimitado pelo desenho das trincheiras. Em virtude da Revolução Farroupilha sofreu alteração e, juntamente com o mapa de 1839, determinou o caráter de ocupação da orla. Nela eram especificados pontos para o despejo de lixo, bem como local para lavagem de roupa, na Ponta do Arsenal, além de alteração do lugar para desembarque de animais para abate – da Ponta da península para o Trapiche da Alfândega – e implantação do matadouro público no Caminho Novo.

5. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.



Figura 70 – Plano Geral de Melhoramentos, 1914 – ajardinamento do Campo da Redenção e orla com boulevard de passeio.

direcionava-se para o saneamento urbano e execução de redes de infraestrutura.

Assim, Maciel e a Comissão trazem para Porto Alegre a modernização por meio dos paradigmas do urbanismo vigente na época: sanear, transportar, equipar e embelezar. No relatório do projeto são descritas as premissas da proposta: melhorar conservando, de modo a não abrir amplas avenidas no centro, porém atendendo às necessidades do trânsito, de higiene e de beleza.<sup>6</sup> As inovações ocorreriam pela criação e melhoria de acessos viários, no miolo da cidade e nas conexões com as perimetrais, bem como retificação e ampliação de ruas existentes. De caráter propriamente viário, o plano almejou a reorganização da estrutura urbana consolidada, utilizando-se da estratégia de propor uma trama de novas avenidas, conectando as diversas zonas da cidade.

Referente à orla, o projeto definiu soluções distintas para as margens norte e sul, porém, como um todo, prevendo seu fortalecimento como espaço belo e salubre. Na margem norte, propôs-se um aterro, cujo traçado dos quarteirões possibilitasse a expansão do centro

e a configuração da trama viária portuária. A atualização do porto foi introduzida ao Plano e seu contorno, transformado pelo aterro, destinado à construção do Cais do Porto. Sobre o território criado, implantaram-se edifícios públicos e um novo desenho de avenidas e quarteirões, de modo a resultar em um diferenciado perfil do centro urbano. Sua interligação com o tecido consolidado foi resolvida pela extensão das ruas existentes e alargamento das vias de acesso, bem como proposição de outras avenidas. Pelo entendimento da Comissão a adequação do porto significava a modernização da cidade.

Já na margem sul, em virtude da insalubridade da enseada, o foco estabeleceu-se na região da Praia de Belas e da Ponta da Cadeia, onde se previu um cais de saneamento, bem como a canalização retilínea do Riacho, que desembocaria no Guaíba, de modo a melhorar e ajardinar suas adjacências. Nesse último ponto, o saneamento uniu-se ao embelezamento, uma vez que junto ao cais também foi criado um parque urbano.

Célia Ferraz de Souza<sup>7</sup> estabelece quatro classes para o planejamento de Montauray: circulação (viação, transporte e pavimentação), infraestrutura (saneamento), embelezamento (parques e jardins) e novos equipamentos públicos (vinculados à Diretoria de Obras). Em termos de circulação, são constituídas ruas de acesso largas, direcionadas a desafogar o trânsito no miolo central – em especial na zona engarrafada entre o Mercado Público e a Santa Casa – e entre o centro e os bairros. Com esse propósito a área de aterro foi tomada como cais a norte, mas também como zona de circulação, através da Av. Júlio de Castilhos e da Avenida Porto (atual Avenida Mauá). O traçado dos novos quarteirões ganhos ao rio

6. ABREU FILHO, Sílvio Belmonte de. Op. Cit.

7. SOUZA, Célia Ferraz de. O plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências [manuscrito]. 2004.



Figura 71 – Planta de Porto Alegre, 1896 – Campo da Redenção como área de várzea.

possibilitou, inclusive, que as vias existentes desembocassem na Avenida Porto.

Maciel também sugere a implantação da Avenida Borges de Medeiros, como elo entre as zonas norte e sul porto-alegrense. Tendo como ponto focal o largo do Mercado Público, a Borges serviria não apenas para valorizá-lo junto ao porto, mas também para promover a interligação da cidade com o Guaíba. A abertura de uma via de caráter monumental, rasgando a cidade e conectando o centro e o porto à enseada Praia de Belas, simboliza para Porto Alegre uma operação de padrões haussmanianos. Ainda em termos de circulação, o Plano adotou a incorporação de um sistema de radiais, focado no centro histórico. Antigos arraiais e novos bairros seriam articulados pela implementação de avenidas e pela ampliação das radiais existentes e das antigas estradas de acesso à cidade. Nas décadas seguintes, esse objetivo continuou a ser almejado.<sup>8</sup>



Figura 72 – Planta de Porto Alegre, 1916 – Campo da Redenção ajardinado conforme projeto do Plano de Melhoramentos de 1914.

Referente à questão de embelezamento de Porto Alegre, a preferência do Plano Maciel centrou-se na urbanização e ajardinamento do Campo da Redenção (antigo campo da várzea). Embora a prioridade pela melhoria da área da Redenção, o Plano previa a implantação de outros parques e jardins, bem como novos equipamentos urbanos. Na área atrás do Mercado Público, por exemplo, foram previstos parques ajardinados, do mesmo modo como no decorrer das ruas Pinto Bandeira e Senhor dos Passos. Como fica evidente no desenho do Plano, a ponta da península e o prolongamento da orla na direção sul também foram concebidos como um extenso *boulevard* ajardinado.

O Campo da Redenção foi inserido no Plano por Maciel como um parque urbano, cujo conceito projetual partia da extensão de ruas existentes, formando eixos monumentais. Uma grande rótula unia os eixos, de modo a retalhar o parque em segmentos retangulares ou de formato irregular, em função da angulação das ruas

8. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

circundantes. No miolo desses canteiros resultantes, formavam-se jardins de caráter pitoresco. No sentido longitudinal, o prolongamento da Rua Santana cortava o parque, a partir do Colégio Militar até a atual Reitoria da UFRGS. Transversalmente, o parque era cruzado pela continuação das ruas Luiz Afonso e da República. A partir da Escola de Medicina, surgia uma diagonal até a Av. Oswaldo Aranha. Como produto do traçado de Maciel, o parque fragmentava-se em oito praças, de variados tamanhos e formatos. Embora se perceba a intenção de continuidade no desenho dos diferentes quarteirões, a configuração interna era específica a cada setor.<sup>9</sup>

Abreu observa que a segmentação do parque urbano por meio da continuação das ruas existentes, de modo a gerar distintos quarteirões ajardinados, encontra antecedência no *Central Park*. No caso nova-iorquino, no entanto, a escala encontrada é bastante distinta e o cruzamento das vias é amenizado pelo trabalho de topografia. Este traçado lançado para o parque era visto como um anteprojeto que determinava o essencialmente necessário para a configuração do Campo da Redenção como um local de passeio. Em dado momento, nos aproximados 60 hectares de várzea já ocorriam trabalhos de drenagem e terraplanagem, sob o comando do engenheiro Benito Elejalde, que posteriormente participou da Comissão de Melhoramentos.

Em decorrência do Plano de Melhoramentos, a borda ribeira tornou-se problema de projeto e item programático especial, não apenas por assuntos referentes ao porto, como também à praia. Tal dualidade traçou historicamente o desenvolvimento da orla, estabelecendo um caráter e perfil específico a cada atividade. A moder-

nização do porto e da praia por meio de aterros – em andamento na ocasião – representa a reflexão acerca da relação da cidade com o Guaíba. Assim, a estratégia estipulada pelo Plano era de sanear e equipar a orla a partir do final do porto até a zona sul, de modo que o contorno da cidade ficasse marcado pelas estruturas portuárias, na margem norte, e pela grande via arborizada, na margem oeste.

No prolongamento da Avenida Porto, também contornando a península, situou-se a Avenida Marginal, que se estendia a sul, seguindo pela Praia de Belas e unindo-se ao cais de saneamento. Concebida como uma larga avenida – de 60 metros, com um canteiro central ajardinado de 20 metros – que delimitaria a silhueta cidade-rio, a avenida significava a melhoria da circulação, bem como um percurso de embelezamento e contemplação. Simultaneamente, a avenida parque oferecia para a borda ribeira um local higienizado, beneficiando a relação do Guaíba com a cidade e valorizando seu potencial paisagístico natural. Sua interligação à cidade consolidada, em especial com o centro histórico, foi mantido através da continuidade das ruas existentes até a Avenida Marginal. Assim, não só a margem ribeira abria-se como local belo e saneado, o mesmo era oferecido ao antigo centro colonial.

#### UM PLANO | EM PARTE | EXECUTADO

Gradativa e parcialmente, o Plano Geral de Melhoramentos foi sendo executado ao longo das décadas posteriores a sua concepção. Em decorrência da apresentação do plano, a administração de José Montauray, que seguiu até outubro de 1924, preocupou-se em

9. ABREU FILHO, Sílvio Belmonte de. Op. Cit.



Figura 73 – abertura a Av. Borges de Medeiros e construção do Viaduto Otávio Rocha.

elaborar uma base de infraestrutura para a cidade. Assim, os *melhoramentos* foram adiados e a escassez de verbas, aliada a obstinação pelo lema do Plano Maciel de “*melhorar conservando*”, protelaram a implementação das propostas. Mesmo assim, Abreu comenta que a filosofia de Maciel foi vencida pelo “*conservar melhorando*”.<sup>10</sup> Na administração de José Montaury (1897–1924), quando se elaborou o Plano, foram realizadas obras de infraestrutura urbana, cujo maior expoente foi a execução do cais do porto sobre o aterro, onde também se executaram as avenidas Júlio de Castilhos e do Porto (atual Avenida Mauá). No governo seguinte, Otávio Rocha (1924-1928) inaugurou a reformulação do centro e a abertura da Av. Borges de Medeiros,

obras que prosseguiram e se expandiram na gestão de Alberto Bins (1928-1937) e se perpetuaram na administração de Loureiro da Silva (1937-1943).

Com a morte de Rocha, Alberto Bins assume a administração em 1928, dando continuidade às obras da gestão anterior. Em relação à margem ribeira, na década de 30, com Alberto Bins, o cais foi prolongado até o Largo da Conceição, finalizado na década de 40, até a Avenida Sertório, no governo de Loureiro da Silva, resultando em uma extensão de 2600 metros. Em virtude da construção do cais e dos aterros abaixo da cota de segurança das enchentes periódicas do Guaíba, pouco após sua conclusão, em 1941, essas áreas foram inundadas pela grande enchente. Ainda em seu governo, Alberto Bins deu continuidade ao trecho final da Borges de Medeiros e possibilitou a vinda do urbanista Alfred Agache a Porto Alegre. Em 1930, Agache realizou um novo projeto para o Parque da Várzea e, posteriormente, Alberto Bins atuou como Comissário Geral na organização da Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, ocorrida em 1935.

A denominação de Melhoramentos designa as reformas baseadas no paradigma parisiense de Haussmann,



Figura 74 – esquina Rua da Praia com a Av. Borges de Medeiros.

10. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

do fim do século XIX. O legado de suas obras em Paris, de 1853 a 1870, é determinante, orientando um conjunto de planos semelhantes em distintas cidades. No Brasil, esse modelo de ação tomou forma nos primórdios do século XX, **sob forte influência do academismo francês**, no qual a beleza da cidade ocorre pelo tratamento do espaço público, geralmente em escala monumental. Somado a isso, os planos de melhoramentos associam-se a cuidados ligados à modernização da cidade, não apenas relacionados a questões morfológicas ou figurativas, como também em termos de estrutura e equipamento.<sup>11</sup>

No caso porto-alegrense, essas configurações ganham ênfase com as grandes avenidas propostas para o centro e através do traçado projetado para os quarteirões do aterro, vinculados ao novo Cais do Porto, com seus edifícios perimetrais, que alteram a silhueta da cidade. Além dos benefícios na circulação da área central, e desta com as periferias, o pensamento haussmaniano aparece presente nas questões de saneamento da orla e de embelezamento e equipamento da cidade, com a elaboração e ajardinamento de praças e parques. O Plano de 1914 contrapõe um conceito de modernização à embrionária estrutura colonial da capital, conformada nessa época essencialmente pela delgada e irregular península, circundada pela natureza intocada e pelo vasto espelho da água ribeiro.

Alinhado aos exemplos de modernização conservadora do início do século XX, Maciel expõe uma lista de problemas urbanos para Porto Alegre, que legitimam as estratégias urbanas por ele adotadas. Este Plano direcionou durante décadas as alterações morfológicas da capital, alterando o perfil do centro urbano. Entre outros

legados as propostas de Maciel deixam a concepção de ajardinamento do Campo da Várzea, caracterizando-o como um parque interno à cidade e interligado a seu traçado. Por outro lado, também inaugura a ideia orla como um prolongado *boulevard* de contorno da borda ribeira, estabelecendo a figura do parque linear em orla. Aliado a isso, a proposição da Avenida Borges de Medeiros como um meio de união do centro com a zona sul, plantou a semente na busca pela conexão com a margem ribeira de maior potencial paisagístico.

## **2.2 Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre | Eng. Ubatuba de Faria e Arq. Edvaldo Pereira Paiva | 1936–1938**

Sugerido de modo a acrescentar e remodelar as proposições de Maciel, a Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre, realizada por Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, mantem os fundamentos conceituais do plano anterior, porém com diretrizes ajustadas às dificuldades urbanas apresentadas na capital na década de 30. Similarmente articulado a partir do sistema viário, a Contribuição aponta orientações de usos e expansão, bem como apresenta projetos de configuração urbana baseados nos experimentos do Plano Agache, para o Rio de Janeiro, – final da década de 20 – e de Prestes Maia, para São Paulo – décadas de 20 e 30.<sup>12</sup>

Assim, em 1935, Ubatuba e Paiva formulam um Plano de Avenidas e um conjunto de desenhos e projetos para Porto Alegre. Publicados separadamente em 1936, os estudos foram reunidos em 1938, originando a Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre.

11. MACHADO, Andréa Soler. Op. Cit.

12. MACHADO, Andréa Soler. Op. Cit.



Figura 75 – Planta de Porto Alegre, 1937, com proposições de Paiva e Ubatuba.

Instituído por vontade particular dos autores, sem o respaldo dos órgãos administrativos oficiais, o documento aborda questões urbanas locais, trazendo conceitos urbanísticos já implantados em outras cidades. Na introdução, os autores ressaltam a ideologia da proposta em seguir com os projetos de desenvolvimento urbano formulados até aquele momento, tendo como foco a produção de uma cultura condizente com os preceitos do urbanismo moderno. Por essa ótica, o urbanismo segue a concepção de gerenciamento da cidade por meio de um planejamento urbano, que se utiliza essencialmente de um Plano Diretor.<sup>13</sup>

Em sua primeira parte, o estudo expõe o progresso de Porto Alegre a partir do ponto de vista histórico e geográfico e avalia sua condição urbana pelo enfoque topográfico, morfológico, demográfico e econômico, além de apresentar dados gerais da cidade. O

segundo capítulo apresenta um rol de empecilhos urbanos e apontam-se itens a serem previstos por um Plano Diretor. Dentre esses pontos, destacam-se assuntos políticos e econômicos, industrialização, sistema viário, higienização, centralização e expansão e centro de negócios. O plano deveria direcionar para a formação de um centro administrativo, zoneamento de usos, descentralização, estruturação de transporte público, reconfiguração viária, estancamento da expansão territorial e melhorias portuárias. Na terceira parte é exposto o Plano de Avenidas, que aborda a descentralização urbana e a elaboração do Perímetro de Irradiação – documento que embasou o desenho das quatro perimetrais da capital, em parte executadas, e a ligação entre os bairros. Ainda como instrumentos do Perímetro de Irradiação estudam-se o Túnel da Conceição e o Centro Ferroviário. Interligado a esse

13. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.



Figura 76 – maquete da proposta de Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938.



Figura 77 – Av. Borges de Medeiros e situação da Praia de Belas, ao fundo.



Figura 78 – plano de novas avenidas proposto por de Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938.

perímetro, na Praia de Belas, propõe-se a elaboração de um bairro modelo a ser implantado no aterro previsto ao sul do centro.<sup>14</sup>

Dentre as melhorias do centro, enfatiza-se a continuidade da Avenida Borges de Medeiros, ainda não finalizada na década de 30. No que se refere às Radiais, são propostos alargamentos e novo gabarito de alturas para algumas avenidas, tais como as tangentes ao Campo da Redenção: João Pessoa e Oswaldo Aranha (Caminho do Meio). Em relação às perimetrais, destaca-se o traçado da Segunda Perimetral, que inicia no bairro Praia de Belas e finaliza no extremo norte de Porto Alegre, atravessando o bairro Moinhos de Vento, onde assumiria o caráter de *parkway*, no presente trecho da Avenida Goethe (contigua ao atual Parque Moinhos de Vento – Parcão). Ainda articulando os extremos norte e sul da cidade, propõe-se a Avenida Marginal, margeando o Guaíba até as praias ao sul da enseada. Nesse ponto, já era previsto o aterro do Cristal, para onde seria transferido o Hipódromo do Moinhos de Vento, que então ocupava as áreas do Parcão de hoje.<sup>15</sup>

Entre outros assuntos, o quarto capítulo apresenta o projeto para o aterro Praia de Belas. Em concordância acerca de seu favorável posicionamento a beira-rio, os autores sugerem o saneamento e embelezamento do local, ainda destinado a depósito de lixo e lavagem de roupa. A partir de uma conformação monumental e radial se configurava o Parque da Confluência, onde se implantou um centro cívico e comercial, para onde convergiam as Avenidas Borges de Medeiros, Rua da República (prolongamento do Túnel da Conceição), Avenida do Riacho – atual Avenida Ipiranga – e a Rua Marçílio Dias,

14. FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1937.

15. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

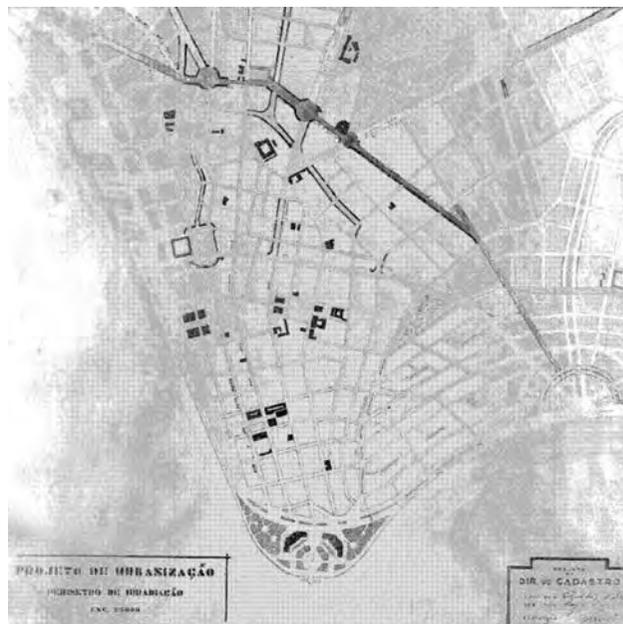


Figura 79 – perímetro de irradiação de Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938.

no Menino Deus. Em seu prolongamento, foram propostos quarteirões regulares, de 60 x 200 metros, cujo miolo era composto por espaços verdes, equipamentos públicos e residências unifamiliares.<sup>16</sup>

O contato com o Guaíba é restabelecido pela inserção de uma avenida cujo desenho percorre toda a enseada da Praia de Belas, como continuidade da Avenida Porto que inicia na porção norte. Conformando uma nova extremidade para a península junto ao rio, a entrada da cidade, posicionada na Ponta da Cadeia<sup>17</sup>, é margeada na face urbana pelo traçado proposto para a Avenida Beira-Rio. Projetada como uma praça semicircular implanta um monumento obelisco em homenagem aos Casais Açorianos, posicionado no eixo de simetria que divide as duas edificações de caráter monumental e as praças



Figura 80 – situação da península e da Ponta da Cadeia à época da proposição.

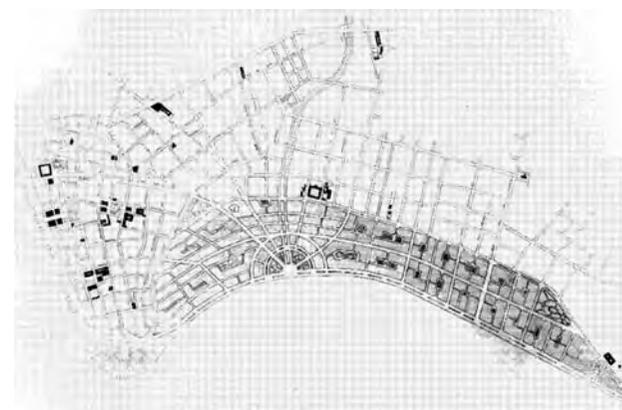


Figura 81 – Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938, remodelação da Praia de Belas.

de concepção barroca. Destinado ao acolhimento dos passageiros vindo pelo Guaíba, o local assemelha-se ao proposto por Agache na Esplanada do Castelo, no Rio de Janeiro, onde um largo ajardinado abre-se ao mar.<sup>18</sup>

Os capítulos subsequentes do documento abordam assuntos diversos, como os “Espaços Livres” da cidade, bem como a criação de novos parques terrestres ou náuticos e a proposição de uma nova sede para o Clube Veleiros do Sul. A problemática das enchentes segue

16. FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

17. Atual Usina do Gasômetro.

18. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

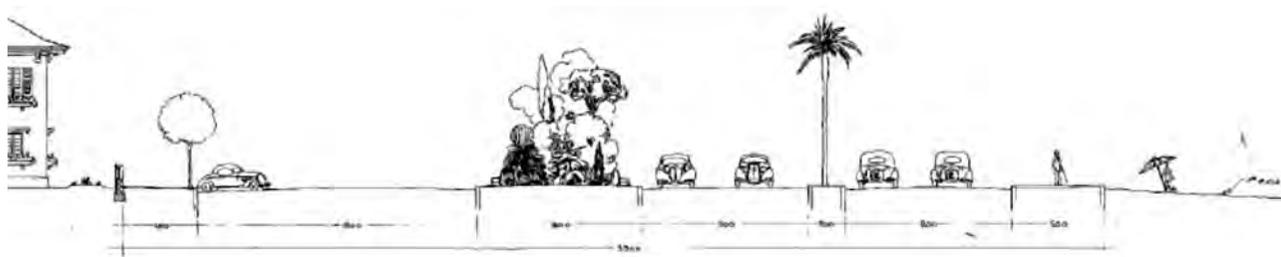


Figura 82 – Paiva e Ubatuba – perfil proposto para a Av. Beira-Rio na área da Praia de Belas.



Figura 83 – perspectiva da entrada da cidade, conforme configuração de Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938.



Figura 84 – perspectiva do Parque da Confluência, na Praia de Belas, conforme configuração de Paiva e Ubatuba, 1936 – 1938.

sendo discutida nesse estudo, assim como o projeto de Canalização do Riacho, conformado pelos arroios Dilúvio e Cascata, que significam sérios entraves para a região da Ilhota. Conforme o projeto, a canalização ocorreria no trecho final do Riacho e a retificação do Dilúvio seria por meio da Avenida Dique. Ainda, no perímetro do Dilúvio, pensou-se em um sistema de verdes públicos longitudinal, desde sua nascente até as proximidades do Parque Farroupilha. No capítulo final são retomados os problemas referentes ao tráfego urbano.

A Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre consiste no primeiro documento a tratar sobre o urbanismo de Porto Alegre. Nele, as resoluções arquitetônicas são elaboradas em conjunto às questões urbanísticas. São assumidos preceitos do urbanismo moderno, tais como as *parkways*, a capacidade do sistema viário, a inserção de áreas verdes e de lazer no contexto urbano, entre outros.<sup>19</sup> Mesmo bastante direcionada à circulação, preterindo aspectos de zoneamento funcional, a proposta inaugura a discussão de enfoques modernos, abordados com maior ênfase nos planos futuros.

Tratando-se da reflexão sobre a borda do rio, o estudo lança a primeira ideia de travessia do Guaíba e sugere

19. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

a expansão da península central por meio de aterros. Desse modo se conforma o perfil da Praia de Belas semelhante ao atual. Embora não executado, o estudo avançou na proposição de urbanizar e aterrar a face oeste da cidade, consolidando um bairro residencial na Praia de Belas e conformando a ponta da península como um meio de avançar sobre o rio. Mesmo abandonando o conceito do parque linear em orla, conforme o plano anterior, perpetua o traçado do Parque Farrroupilha e sugere sua ligação com a orla por meio da avenida que o une ao Parque da Confluência. Assim, a ideia do parque é mantida no miolo urbano, porém também aparece conectado com a “entrada na cidade”, posicionada na Ponta da Cadeia, e com o contexto residencial proposto

para a Praia de Belas. Esse conjunto pode ser percebido como um sistema verde integrado, unido não apenas pela avenida-parque Beira-Rio, que contorna a margem, como também pelas vias abertas para a conexão dos espaços abertos da cidade.

### **2.3 Parque Farrroupilha | contribuições de Agache e da Exposição de 1935**

Em seu governo, Otávio Rocha inaugurou o ajardinamento do Parque da Redenção, conforme projeto desenvolvido por Maciel. No mandato seguinte, Alberto Bins traz a Porto Alegre o urbanista Alfred Agache e o



Figura 85 – proposta de Agache para o Campo da Redenção.

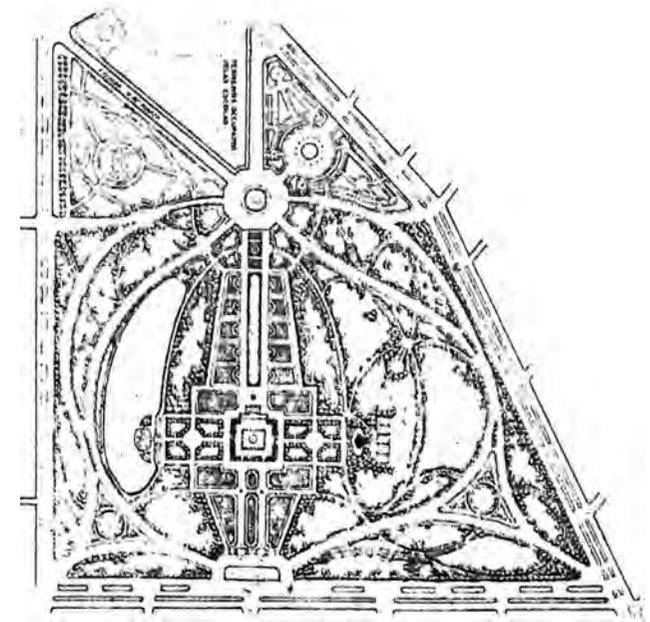


Figura 86 – proposta de Agache para o Campo da Redenção cuja base projetual foi utilizada para a implantação da Exposição Comemorativa do Centenário Farrroupilha de 1935.

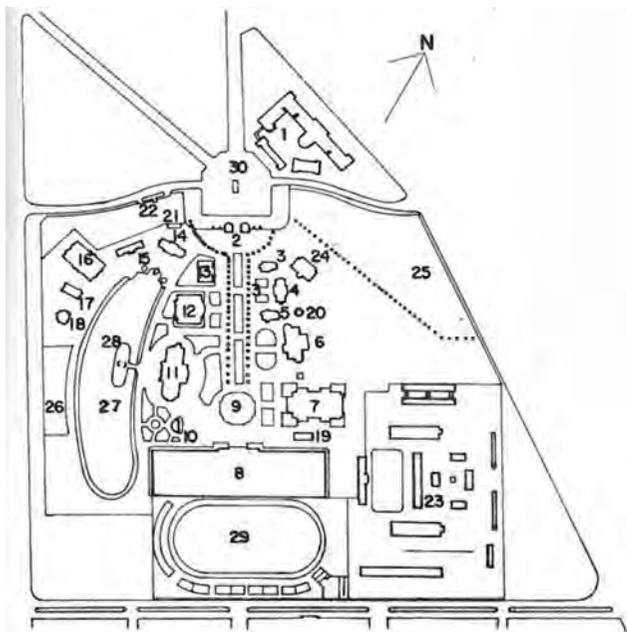


Figura 87 – Planta da Exposição de 1935. 1. Pavilhão Cultural; 2. Entrada Monumental; 3. Pavilhão Santa Catarina; 4. Pavilhão Minas Gerais; 5. Pavilhão Paraná; 6. Pavilhão Agricultura; 7. Pavilhão Indústria Estrangeira; 8. Pavilhão Indústria Rio-Grandense; 9. Fonte luminosa; 10. Coreto; 11. Cassino; 12. Pavilhão São Paulo; 13. Pavilhão Pernambuco; 14. Pavilhão Distrito Federal; 15. Pavilhão Pará; 16. Pavilhão Viação Férrea; 17. Pavilhão IFE-EFCB; 18. Pavilhão do Café; 19. Café-Bar; 20. Sanitários; 21. Pavilhão da Administração; 22. Posto de serviços automóveis; 23. Pecuária; 24. Restaurante; 25. Parque de Diversões; 26. Jardim de Infância; 27. Lago; 28. Belvedere; 29. Canódromo; 30. Monumento.

solicita a contribuir para a criação de um novo plano de melhoramentos.<sup>20</sup> Agache aprova os projetos para implantação das avenidas Farrapos e Borges de Medeiros, bem como a efetivação da Avenida Beira-Rio, seguindo o modelo de avenida-parque. Ainda, em 1930, realiza novo anteprojeto para o Campo da Redenção, posteriormente denominado Parque Farroupilha.

Em relação ao projeto de Maciel para o Campo da Redenção, Agache manteve o eixo principal monumental,

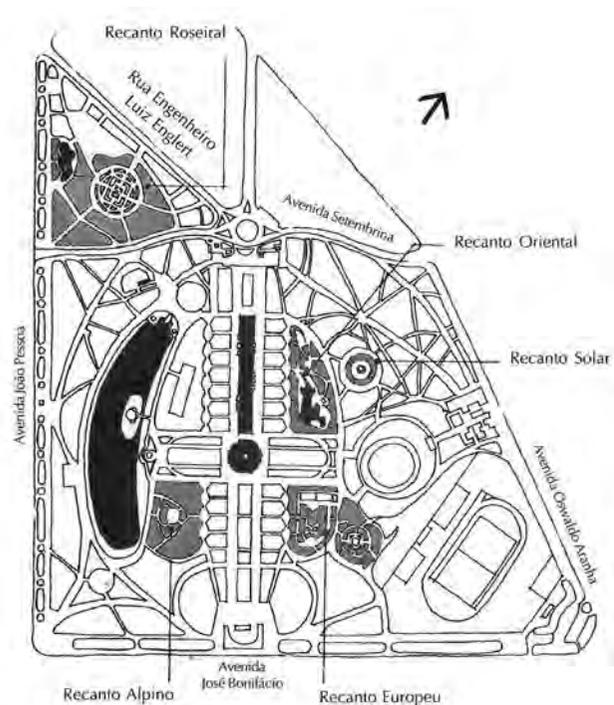


Figura 88 – Parque Farroupilha ou Parque da Redenção – situação atual com heranças da Exposição de 1935 em seu traçado.

paralelo à Rua João Pessoa, no prolongamento da Rua Santana. No entanto, abandona a fragmentação da proposta anterior, restabelecendo a unidade do território, de modo a criar longos caminhos sinuosos que percorriam o parque, formando jardins e circundando um grande lago. O projeto assume as inflexões da Avenida Osvaldo Aranha e da atual Rua Engenheiro Luiz Englert, conformando canteiros com rótula central, que por sua vez se conectam a uma grande praça circular, finalizadora do eixo ordenador principal do desenho. Embora a conformação orgânica dos jardins periféricos, a estrutura vertebral do parque mantém o caráter geométrico,

20. Agache atuou como Secretário-Geral de Forestier por duas décadas. Juntos - e também com o auxílio de outros arquitetos renomados - fundaram a Société Française des Urbanistes SFU, em 1911. Ver: ABREU FILHO, Sílvio Belmonte de. **Duas exposições espanholas: Sevilha e Barcelona, 1929.** Op. Cit.

sinalizado pela interceptação de dois eixos em linha reta e de jardins em formato regular. Resquícios do traçado de Agache se perpetuaram nos desenhos seguintes, até mesmo no formato atual do parque.

Em 1935, o arquiteto municipal Christiano de La Paix Gelbert utiliza-se das diretrizes essenciais do anteprojeto de Agache – não executado – para confeccionar um plano de implantação dos pavilhões para a Exposição do Centenário Farroupilha, ocorrida no mesmo ano. Assim, os Pavilhões dos Estados, das entidades estatais e os prédios de serviços comuns foram distribuídos ao longo do eixo monumental, conformando a Avenida dos Estados, arrematada pelo Pavilhão do Rio Grande do Sul. O projeto da Exposição também tomou partido do lago e no canteiro de inflexão da Oswaldo Aranha, onde se implantou o pavilhão cultural, atual Instituto de Educação. Este último, assim como alguns monumentos, o embarcadouro, o lago com a fonte luminosa e sua pequena ilha permaneceram após a exposição. O Pavilhão Pará, que prosseguiu como sede da Divisão de Parques e Jardins, foi parcialmente destruído por um incêndio na década de 70. O restante dos pavilhões, construídos em estuque foram desmontados a partir do término das comemorações, processo finalizado em 1939.<sup>21</sup>

A Exposição de 1935 deixou de herança a implantação da estrutura principal do parque, segundo o desenho de Agache. No início dos 40, Gladosch, em decorrência do desenvolvimento do Plano de Urbanização do governo Loureiro da Silva, propôs novos recantos e jardins para as áreas adjacentes ao eixo, descaracterizando o projeto original de Agache. Atualmente, a partir do caminho central desenvolvem-se percursos secundários que ligam ao

interior do parque, conformado por recantos, pelo lago e *playground*. Hoje o parque ainda abriga o Monumento ao Expedicionário, de 1953, e o Auditório Araújo Vianna, de 1964, cujo projeto pertence a Moacyr Moojen Marques e Carlos Maximiliano Fayet. Desde o ano 2000, foi incorporado ao Farroupilha o Mercado do Bom Fim, trazendo para o parque as atividades de comércio e serviço. Atualmente o Parque representa um dos mais importantes espaços verdes públicos de Porto Alegre.<sup>22</sup>



Figura 89 – vista aérea da Exposição de 1935.



Figura 90 – vista aérea do Parque da Redenção na sua configuração atual.

21. OLIVEIRA, Ana Rosa de; LUZ, Luiz Fernando da. **Lazer e cidadania**. Revista AU, número 92, out/nov 2000, páginas 69-72.

22. OLIVEIRA, Ana Rosa de; LUZ, Luiz Fernando da. Op. Cit.

## 2.4 Plano Gladosch | 1943

Em fins de 1938, o prefeito Loureiro da Silva (1937–1943) convida o arquiteto Arnaldo Gladosch, então embaixado no Rio de Janeiro, para formular um plano diretor para Porto Alegre. Arraigado do conceito de renovação urbana, fundamenta suas ações à ânsia pela rápida modernização da cidade, cuja efetivação de um Plano Diretor tinha papel essencial. Conforme a síntese explicativa do Plano Diretor, elaborada através de um relatório por Loureiro da Silva, o Plano de 1943 é um pré-plano gerado como produto de cinco anos de pesquisas (1938-1943) realizadas pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Este Plano organiza um conjunto de estudos desenvolvidos anteriormente para Porto Alegre, prosseguindo com proposições do Plano de 1914 para a área central e solidificando a estruturação radio-concêntrica da cidade.<sup>23</sup>

Em seu primeiro relatório analítico sobre a cidade, intitulado *Memória*, Gladosch salienta a necessidade de

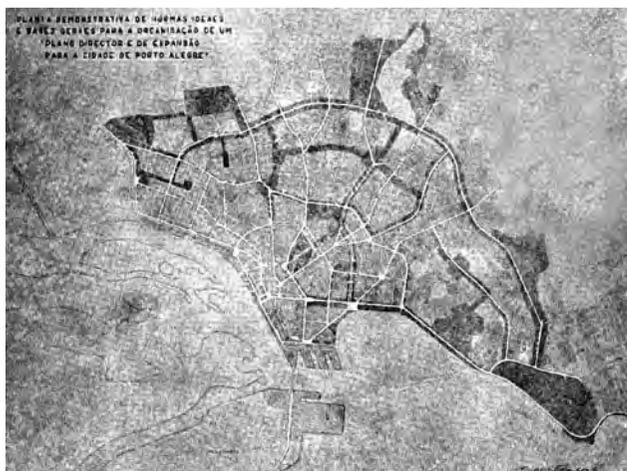


Figura 91 – primeiro projeto de Gladosch, referente à área central.

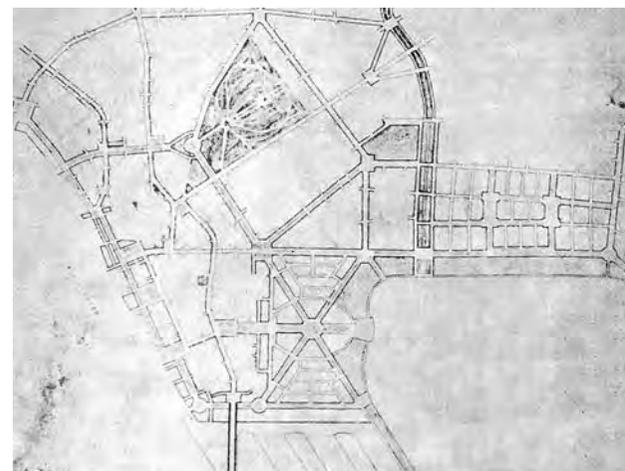


Figura 92 – segundo projeto de Gladosch, referente à área central.

execução de um levantamento cadastral e aerofotométrico de Porto Alegre, ferramentas a serem utilizadas para o desenvolvimento do Plano Diretor. O Plano Gladosch conforma-se por quatro estudos realizados para a cidade, que culminaram em um Plano de Urbanização, apresentado ao Conselho do Plano Diretor, em 1945. Com maior amplitude, a primeira proposta estruturava um conjunto de avenidas radiais e perimetrais que articulava o centro aos bairros e à periferia. Em um segundo momento, o estudo focou na zona de abrangência da segunda perimetral, prevendo a reestruturação do bairro Menino Deus e um novo traçado para a região do futuro aterro da Praia de Belas. Nessa etapa, também houve previsão de saneamento do canal do riacho do Arroio Dilúvio e do vale da Cascata.

Com ênfase no bairro Praia de Belas, o terceiro estudo projetou um complexo de áreas verdes ao longo de todo o bairro Menino Deus e na área a ser aterrada. Conhecido como “*Plano Director da Cidade de*

23. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.



Figura 93 – terceiro projeto de Gladosch, incorporando o projeto de Agache para o Campo da Redenção e propondo a orla ribeira como espaço verde.

Porto Alegre. ANTEPROJECTO” ou propriamente o *Plano Gladosch*, este estudo abrange o miolo da 2ª Perimetral, avançando ao norte da cidade. Caracterizada como a planta mais divulgada, não é reconhecida no Plano de Urbanização. O último trabalho apresenta o miolo da 2ª Perimetral com seu entorno e cria um projeto global para o centro de Porto Alegre, incluindo detalhes para o Centro Cívico e para a Cidade Universitária. Nessa etapa, aparece com detalhes o Projeto de Reloteamento para a Praia de Belas e para os bairros Menino Deus e Azenha. Ainda é demonstrada a implantação do Prado Moinhos de Vento.<sup>24</sup>

Embora tendo zoneado toda a cidade, as propostas direcionaram-se para o problema viário, já esboçado no primeiro estudo. Concebendo um sistema de circulação através de radiais e perimetrais, inspirado no *Perímetro de Irradiação*, Gladosch perpetua os conceitos já lançados por Maciel e continuados por Ubatuba e Paiva. A

3ª Perimetral aparece bem definida no projeto e sobre o traçado viário é esquematizado um zoneamento por usos. Conforme análises morfológicas de Bohrer<sup>25</sup>, o elemento de maior destaque da proposta é a rede de parques, jardins e avenidas, interligadas por uma *parkway* que se estende além da Av. Borges de Medeiros. O estudo tem o cuidado não apenas com o desenho viário, mas também com seu tratamento paisagístico. Largas avenidas, como a Borges de Medeiros ou a Beira-Rio possuem cruzamentos com outras vias que se expandem e são incorporados como parques. Outro recurso utilizado é o uso de pontos focais na finalização das avenidas, como ocorre com o Centro Cívico Municipal no Largo do Mercado. O aterro é expandido junto à área central e estreito em seu prosseguimento, correndo paralelamente à Av. Praia de Belas.

De março de 1938 a outubro de 1942, ocorreram dez reuniões do Conselho do Plano Diretor, ocasiões em que Gladosch pode expressar seu posicionamento e ideias para o Plano Diretor.<sup>26</sup> Na primeira reunião, realizada em 1939, dentre muitas questões, o arquiteto lamenta a falta de relação de Porto Alegre com suas margens ribeiras. Para isso, propõem-se um sistema de áreas verdes, essencialmente conformado pelo saneamento da Praia de Belas, onde haveria um parque verde paralelo ao Guaíba, e pela regularização do Riacho, que perpendicularmente ao primeiro daria continuidade à rede verde. Abreu salienta a associação dessa solução ao utilizado por J.C.N. Forestier para a rede de parques e zonas verdes costeiras ao Rio da Prata e ao estuário do Tigre, no *Plan Noel* de Buenos Aires, de 1925.<sup>27</sup>

24. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

25. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

26. Abordaremos aqui apenas as reuniões que dizem respeito às áreas de interesse da tese, relacionadas a espaços de parques, áreas verdes ou à região da Praia de Belas e seus arredores.

27. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

Na segunda reunião, ocorrida no mesmo ano, a questão do saneamento e urbanização da Praia de Belas e do vale do Riacho se mantem. As melhorias para a área previam a implantação da Av. Beira-Rio, a qual seria contornada por um cinturão de jardins costeiros ao Guaíba, de modo a possibilitar o acesso à zona sul de Porto Alegre. Dando seguimento ao complexo, projetou-se um bairro residencial, um parque na entrada da Av. Borges de Medeiros e outro na Ilhota, interligados por uma faixa verde. Pela implantação desse conjunto, seria estabelecido o sistema de áreas verdes previstos no anteprojeto do Plano. Ainda nessa ocasião, Gladosch incorporou o estudo para a construção de um novo

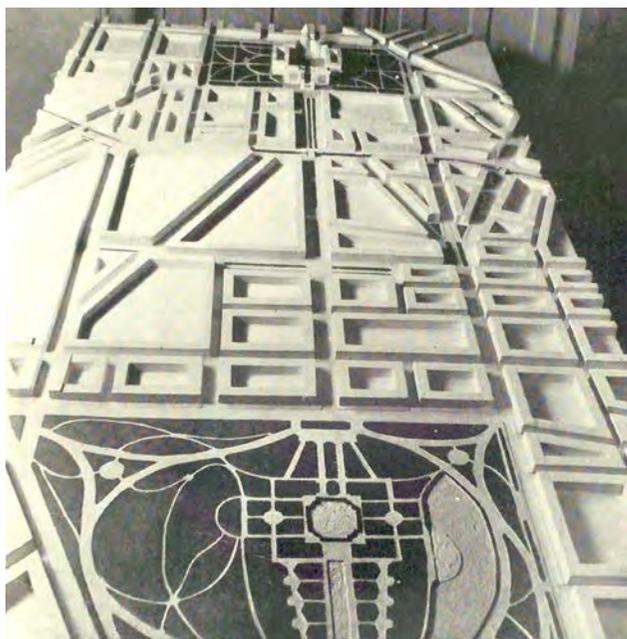


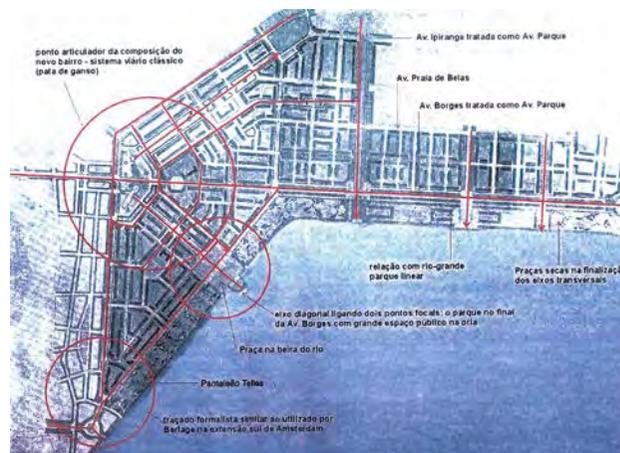
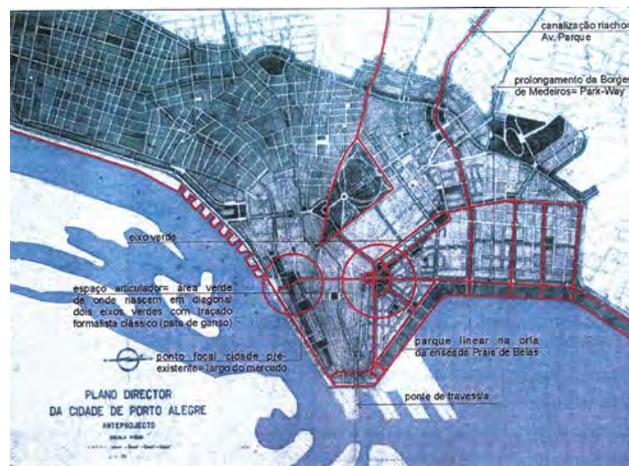
Figura 94 – maquete da proposta para a Feira Permanente de Amostra (1942), cujo Parque Farroupilha – parte inferior da imagem – une-se ao novo centro através do alargamento da Rua Santana.

Hipódromo no bairro Cristal, que substituiria o existente no Moinhos de Vento, cuja área seria ocupada por um parque, conforme o Plano.

Na quarta reunião, ocorrida ainda em 1939, é novamente retomada a questão de canalização do Riacho e saneamento de seu entorno. Outro tema importante abordado no encontro, diz respeito ao ajardinamento do Parque Farroupilha – o que requeria a transposição do estádio Ramiro Souto, ocupado pelo Colégio Militar como campo de esportes – e a execução de um Estádio Municipal. Gladosch recusa sua implantação nas áreas do Prado do Moinhos de Vento – desocupadas em virtude na transferência do Hipódromo para o Cristal – procurando vincular este programa a um complexo de construções públicas, inseridas no projeto de urbanização do Riacho.

No ano seguinte, em 1940, durante a sexta reunião, Gladosch expôs a proposta para a exposição do bicentário de fundação de Porto Alegre, na qual uma Feira foi posicionada no entroncamento da 2ª Perimetral. Gerando uma avenida de acesso à feira, estendeu-se o eixo monumental do Parque Farroupilha – preservado da Exposição de 1935 –, efetivado pelo alargamento da Rua Santana. Alguns meses depois, no sétimo encontro, o prefeito Loureiro da Silva enfatiza que o tema essencial da circunstância voltava a ser o assunto do saneamento da Praia de Belas, retificação do Riacho e a implantação da Avenida Beira-Rio. Gladosch ainda insere e formaliza o projeto do traçado definitivo do Plano Diretor da Cidade, referente à região da Praia de Belas, Menino Deus e Azenha.

O documento denominado *Um Plano de Urbanização* agrega a soma de planos, anteprojetos, projetos urbanos e arquitetônicos realizados por Gladosch para



Figuras 95 e 96 – análises de Bohrer sobre o plano de Gladosch, evidenciando as proposições de avenidas-parque ao longo do Riacho canalizado (Av. Ipiranga) e no decorrer na orla (Av. Borges de Medeiros), bem como a inserção de um parque linear na Praia de Belas.

opta pelo aterro de faixas paralelas ao Guaíba e ao canal do Riacho como forma de contenção de enchentes, de modo que as avenidas funcionariam como uma rede de diques. Aliado a isso, sugere um sistema de espaços verdes, conformado por jardins públicos – nas articulações das vias – e avenidas-parque, intercalados às áreas residenciais e conectando as grandes zonas verdes da cidade, representadas pelo Parque Farroupilha e pelos jardins previstos ao longo da Avenida Beira-Rio. Desse modo, praças e parques configurariam um complexo verde unido por faixas de vegetação, distribuídas ao longo das vias.<sup>28</sup>

As propostas de Gladosch não se efetivaram, no entanto seu plano manteve a problemática da borda ribeira e dos aterros como foco das preocupações. Os desenhos influenciaram definições futuras, que se aprimoraram, porém mantiveram o ideal de tratar paisagisticamente a margem do Guaíba e de urbanizar o bairro Praia de Belas, mesclando o uso residencial a áreas verdes, de modo a aproximar a cidade do rio. A atenção com os espaços verdes não se concretizou somente na orla, também evidenciados ao longo das vias de conexão urbana, configuradas como avenidas-parque, e no cuidado no tratamento do Parque Farroupilha, cujo projeto de Agache, anteriormente citado, foi estudado no Plano, e cuja proposta também o integrou na conexão com o sistema de espaços verdes urbanos. Além das avenidas-parque, do Farroupilha e do parque orla na Praia de Belas, o plano de Gladosch expande a questão do parque para a região do Moinhos de Vento, mantendo a ideia de transferência do hipódromo e defendendo para a área a implantação de um novo parque interno à cidade.

28. SILVA, José Loureiro da. Prefeitura Municipal. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Globo, 1943.

## 2.5 Pré-Plano Paiva e Demétrio | 1951

Finalizados os estudos de Gladosch foi estabelecida, pela Câmara de Vereadores de Porto Alegre, a Comissão Revisora do Plano Diretor, cuja incumbência era coordenar e efetivar sua execução. Sem obter êxito com a tarefa, no início dos anos 50, conforma-se a realização do pré-plano de desenvolvimento da cidade, gerenciado por Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro. Este estudo segue os preceitos da Carta de Atenas, definindo para a cidade as quatro funções estabelecidas pelo CIAM: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito (ver quatro esquemas de zoneamento da cidade). Assim zonas residenciais, expandidas desde a margem oeste em direção a leste, foram conformadas pelas unidades de vizinhança, sempre acompanhadas de escolas, campos esportivos, *playgrounds*, comércio e serviços de bairro. Na margem norte e nas proximidades do centro histórico aparecem as manchas do “trabalhar”, unidas as demais funções pelo esquema de avenidas.-

Em relação ao “recrear” ou ao “cultivar o corpo e o espírito” o pré-plano expõe um conjunto de áreas verdes e delibera sobre a localização de equipamentos de lazer e cultura. Além de tomar partido das áreas de morros, o estudo mantém o ideal já anteriormente proposto de conformar um sistema de parques e praças em espaços livres, como, por exemplo, no antigo Prado do Moinhos de Vento, concebido como parque urbano. Novamente, no decorrer do Riacho, aparece um parque urbano linear, unido em sua nascente a um zoológico e jardim botânico, estendendo-se até as proximidades do Parque Farroupilha. A partir da ponta

da península até a zona sul, incluindo a Avenida Beira-Rio, a margem ribeira foi tratada paisagisticamente. Os distintos espaços abertos foram unidos por meio de avenidas-parque, de modo a conformar uma rede de espaços verdes na cidade. Somado a isso, a reurbanização da ilha e o problema das enchentes causadas pelo Arroio Dilúvio voltaram ao debate, acompanhados do tema de urbanização da Praia de Belas. Concebida como zona de ampliação do centro histórico, a região articulava-se com a Primeira Perimetral e com algumas radiais – a projetada Beira-Rio, Borges de Medeiros e Praia de Belas.<sup>29</sup>

Este documento dá continuidade ao trabalho produzido por Paiva e Ubatuba, em 1936, e ao Expediente Urbano, desenvolvido por Paiva em 1941, logo após o retorno dos arquitetos de Montevideu. As experiências uruguaias colaboraram para a alteração de conceitos em relação ao planejamento urbano, anteriormente focado em propostas viárias. Assim, o trabalho realizado em 1951, em um primeiro momento denominado “Ideias para Porto Alegre”, retificado por Paiva – com a contribuição de Fayet – em 1954, cria as bases para o plano de 1959, ainda revisado e transformado em lei em 1961. A partir das propostas da década de 50, o ideal da cidade moderna corbusiana é assumido no desenvolvimento das propostas para Porto Alegre, evidenciados pelo zoneamento do espaço e pela normatização das edificações.<sup>30</sup>

No que se refere à questão dos parques, o estudo de Paiva não avança em relação às **proposições anteriores**. No entanto, reforça o propósito de criação de um parque no Moinhos de Vento e segue vinculando

29. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

30. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.



Figuras 97, 98, 99 e 100 – proposta de Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro – as quatro funções para Porto Alegre – habitar, circular, trabalhar e cultivar o corpo e o espírito, respectivamente.

o Parque Farroupilha às demais áreas verdes, por meio das avenidas-parque. Tais avenidas, além de conectar a cidade em meio ao verde, apresentam o objetivo de unir paisagisticamente os atributos da orla, com os parques internos e com a apreciação dos morros, que agora surge como inovação na questão da exploração do espaço aberto urbano. A borda ribeira da Praia de

Belas segue o conceito do parque-linear em orla. Bastante estreito, no entanto, caracteriza-se muito mais como uma transição entre cidade-rio e como eixo verde de conexão norte-sul, do que como um espaço efetivamente configurado para a conformação de um parque contemplativo.

## 2.6 Plano de 1959 | 1961

O processo de crescimento e modernização de Porto Alegre até os anos 50 permitiu que a antiga cidade colonial se tornasse uma metrópole, cuja expansão também se evidenciava na verticalização das edificações. Desse modo, as elevadas alturas dos prédios modernos acarretaram problemas de densificação e habitabilidade, questões que justificaram e se tornaram foco para a elaboração do Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre,

inicialmente aprovado em 1959. O plano estabeleceu as normas para o zoneamento de usos conforme as diferentes funções urbanas, bem como definiu regras para a determinação das alturas e para a ocupação do solo, de modo a controlar a densidade.

Problematizando diversos temas, como a expansão urbana e a urbanização da Ilhota, o Plano aprofunda o estudo na região da Praia de Belas, que em dado momento ainda se conformava como uma área livre para urbanizar. O programa do Plano de 1959 fundamenta-se



Figura 101 – Plano de 1959.

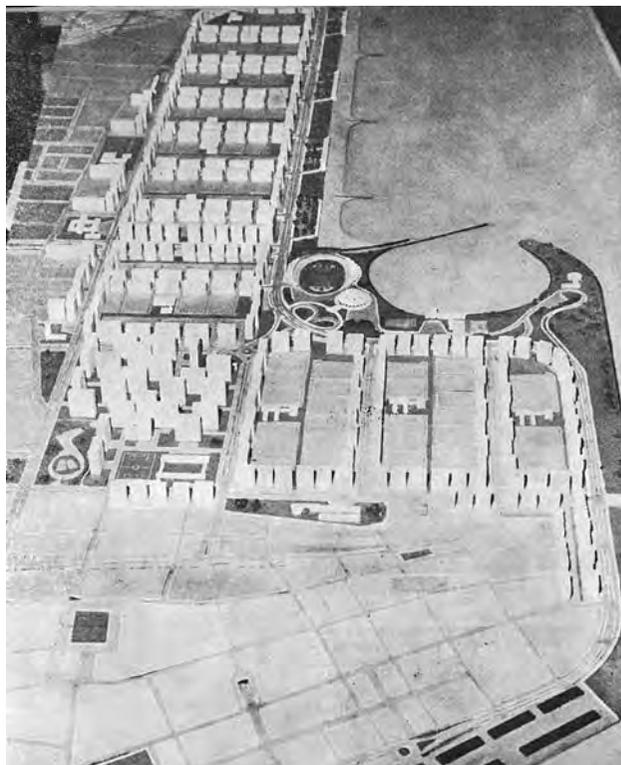


Figura 102 – maquete do projeto para a Praia de Belas – Plano de 1959/61.

no modelo urbanístico e arquitetônico da cidade moderna, baseados nos preceitos da Carta de Atenas. Nesse contexto, a borda do rio e seus possíveis aterros, no qual se insere a região da Praia de Belas, caracteriza-se como a protagonista das alterações urbanas, onde os ideais modernos ganhavam espaço para se sobrepôr à cidade existente.<sup>31</sup>

Se o foco era a orla, as possibilidades direcionavam-se para a enseada sul da península, uma vez que o porto instalado na margem norte aliado à barreira física do Muro da Mauá encerravam as oportunidades para

experimentar novos projetos urbanos e possíveis reproximações da cidade com o rio. Assim, são retomadas as abordagens sobre os aterros, somadas à canalização e saneamento do Riacho, ações que permitiriam a localização do Centro Administrativo Estadual e a instalação do bairro residencial modelo na Praia de Belas. Em paralelo, dando continuidade ao sistema de diques auto- -viários de proteção contra as cheias, previa-se a implementação da Avenida Beira-Rio (na cota seis metros em relação ao nível do mar), prolongando-se da Ponta da Cadeia à Ponta do Dionísio.<sup>32</sup>

Aprimorando a proposta de 1951, Edvaldo Pereira Paiva, com a colaboração do arquiteto Carlos Maximiliano Fayet, desenvolve, em 1953, o Projeto Definitivo para a urbanização da Praia de Belas, aprovado em 1955, pela Lei nº 1487, incorporado ao Plano de 1959 pela Lei nº 2046/59. Conformando área de 300 ha, o aterro apresentava como eixos estruturadores na direção norte-sul as avenidas Borges de Medeiros e Beira-Rio. Perpendicularmente a essas, foram traçadas ruas a partir das quais surgiam vias secundárias sem saída, acomodando apenas o trânsito local no interior das quadras. Conformadas por células de habitação – com altura maior na periferia dos quarteirões –, o miolo das superquadras continha um caminho de pedestres em seu sentido longitudinal. Esses percursos ligavam a escolas e praças das unidades de vizinhança, bem como a setores de recreação infantil. Ainda, no encontro de diversos conjuntos, foram sugeridos mercados e centros de bairro, ao modo como se efetivou em Brasília.

A malha regular formada pelas superquadras desenhava um L, interrompido na aresta de encontro, onde

31. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

32. Atualmente locais conhecidos, respectivamente, como Usina do Gasômetro, conforme já citado, e o Estaleiro Só.

foram posicionadas torres prismáticas, implantadas de modo a gerar um eixo em diagonal, sugerindo a ligação entre a cidade moderna projetada e a cidade histórica consolidada. Este eixo, orientado na direção nordeste-sudoeste, culminava em uma baía, conformada através da extensão da foz do Arroio Dilúvio em conjunto ao desenho côncavo da Ponta da Cadeia. A enseada artificial incorporava um centro cívico e esportivo, onde também se propôs marina pública e cassino. A baía arrematava a norte uma sucessão de marinas, que davam ritmo ao parque linear e retilíneo, previsto paralelamente à Avenida Beira-Rio, em frente ao bairro residencial. Dessa maneira, o projeto mantém o propósito de vincular a orla do Guaíba ao uso público, inserindo o parque como espaço urbano voltado ao lazer e à contemplação.<sup>33</sup>

O projeto para a Praia de Belas aparece como uma subdivisão da segunda parte do Plano, que trata da planificação urbana, abordando regulamentos para os Espaços Verdes e apresentando a Planta Geral de Zoneamento. Também como um segmento da parte 2, é exposto o Plano de Reurbanização da Ilhota. Nesse projeto, sugere-se a execução da radial Avenida Cascatinha (atual Érico Veríssimo) e o reloteamento da área residual da Ilhota. Área de ocupação irregular, povoada por população de baixa renda, a Ilhota configurava-se como área alagadiça, inserida em uma curva do Riacho. Nos anos 40, em virtude da abertura da Avenida Ipiranga, os problemas de inundação estancaram, porém o local permanecia insalubre e desregulamentado.

O Plano de 59 buscou integrar a região com o tecido consolidado do entorno, em especial com os bairros Menino Deus e Cidade Baixa. Para a questão da moradia,



Figura 103 – maquete do projeto para a Praia de Belas – Plano de 1959/61.

projetaram-se duas unidades de vizinhança, vinculadas a praças sugeridas nos espaços livres próximos à Avenida Ipiranga. Este projeto não foi efetivado, apenas a Avenida Cascatinha foi construída nos anos 70, fruto do Projeto Renascença. Os equipamentos urbanos projetados, Escola e Mercado Regional, também não foram concretizados. Nos anos 70 foi executado o Centro Municipal de Cultura e, nos anos 80, o Ginásio Tesourinha. Embora as execuções parciais, a região permaneceu com intervenções dispersas e pontuais. Além da implementação da avenida, o Projeto Renascença também contribuiu para melhorar as condições sanitárias da região.<sup>34</sup>

Em relação aos Espaços Verdes, o Plano perpetua os recuos de ajardinamento de quatro metros, já sugeridos por Gladosch e utilizados desde então. A

33. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

34. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

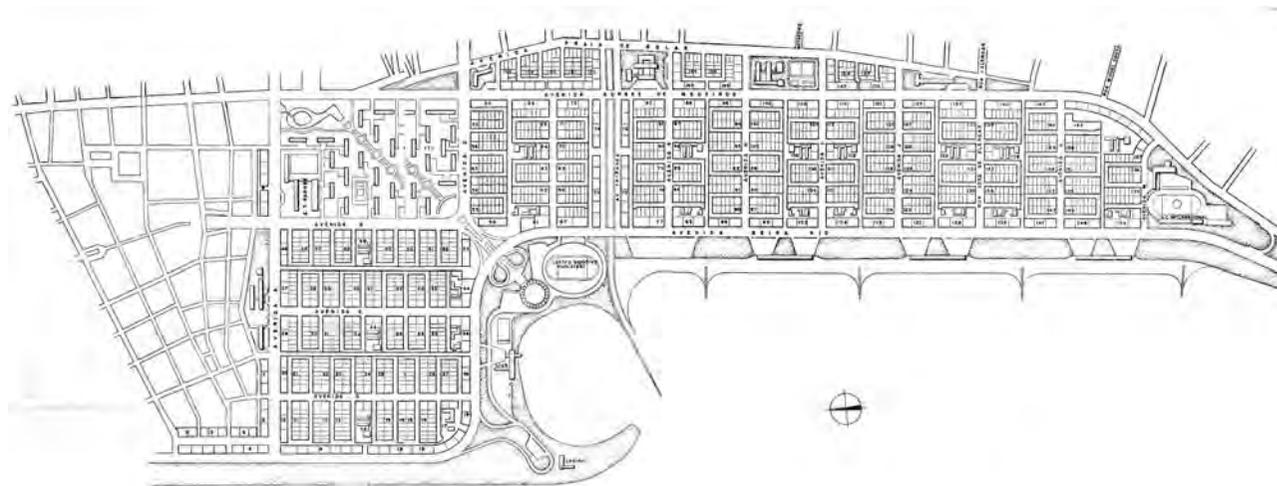


Figura 104 – Projeto de 1959, projeto para a Praia de Belas, 1959.

intenção do afastamento era possibilitar a formação de corredores arborizados para embelezar a cidade. Além do zoneamento de verdes públicos, o plano introduz para Porto Alegre o conceito de verde vinculado, no qual áreas como cemitérios ou clubes, poderiam ser utilizadas para usufruto da população. Embora inovadora para a cidade, a ideia é importada dos subúrbios de Nova York, como exposto anteriormente, onde os cemitérios eram utilizados pelos cidadãos como lugar de passeio e lazer. Além disso, conforme a diretriz corbuseana adotada pelo Plano, está implícita a melhoria da habitabilidade, tendo em vista a preocupação com as alturas das edificações, sua ventilação e solarização, bem como inserção em grandes áreas verdes. O próprio ideal da cidade no verde busca a melhoria da qualidade de vida urbana, de modo a liberar o solo para a natureza e usufruto da população.<sup>35</sup>

Embora intitulado como definitiva, a proposta aprovada em 1955 é revisada pela Lei nº 2330 de 1961, exposta como *Praia de Belas Novo Projeto*. A nova proposta altera o formato retilíneo do aterro, diminuindo-o e sugerindo seu perfil em curva, objetivando retomar o contorno original da orla, sucessivamente transformada pelas propostas de aterro. Ao invés do bairro residencial, a área ganha sobre o rio é quase exclusivamente destinada a parques urbanos de orla. O projeto da década de 60 abandona a hipótese de implantar moradias no aterro, enfatizando a aptidão das margens como espaço público de lazer. A iniciativa visava desafogar a densidade do centro urbano, criando em sua continuidade uma extensão de verde. Assim, os parques proveriam de espaço aberto público os bairros Centro, Cidade Baixa, Praia de Belas e Menino Deus, formando, juntamente ao Parque Farrroupilha e

35. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

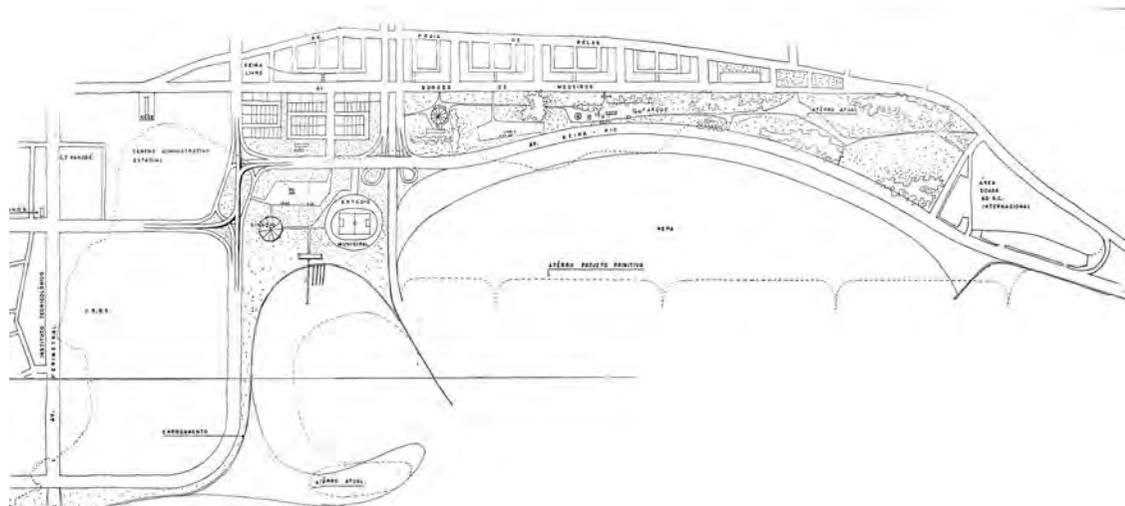


Figura 105 – Projeto de 1959, novo projeto para a Praia de Belas, 1961.

ao Moinhos de Vento, um sistema verde de distância aproximada em relação ao centro histórico.<sup>36</sup>

Com desenho elaborado pelos arquitetos Carlos Maximiliano Fayet e Moacyr Moojen Marques o projeto é alterado. Um dos parques originados, o Mauricio Sirotsky Sobrinho, conformou-se na flexão da Avenida Beira-Rio. No seu prosseguimento, iniciando na Avenida Ipiranga e se desenvolvendo longitudinalmente no miolo entre a Beira-Rio e a Borges de Medeiros, implantou-se o Parque Marinha do Brasil. A Lei nº 3414, de 1970, reforçou que nesse trecho longitudinal só poderiam ser implantados parques urbanos ou as edificações do Centro Esportivo Internacional.

Além disso, outras mudanças foram definidas, como na Ponta da Cadeia, onde anteriormente implantou-se um setor de superquadras, agora reservada à UFRGS – onde hoje se implanta o Parque Mauricio Sirotsky

Sobrinho<sup>37</sup>. Desse modo, por meio de permuta o governo municipal poderia retomar os quarteirões consecutivos ao Parque Farroupilha, destinados à instituição universitária. Tal proposição foi recusada pelo reitor Eliseu Paglioli e, posteriormente, esta resolução foi modificada em 1962, pela Lei nº 2434, destinando as áreas ao Centro Administrativo Estadual e Federal, tendo em vista a aglomeração das funções cívicas na Praça da Matriz e os crescentes problemas de trânsito no centro urbano. Os novos quarteirões formados entre a Avenida Praia de Belas e a extensão da Avenida Borges de Medeiros foram implementados, atualmente abrigando o Shopping Praia de Belas, a Fundação de Recursos Humanos e torres residenciais do projeto Maguefa. Alguns quarteirões entre as avenidas Borges de Medeiros e Beira-Rio, ocupados por habitação coletiva, também se concretizaram.<sup>38</sup>

36. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

37. Executado na década de 80, motivo pelo qual não o abordaremos nessa tese, que está focada cronologicamente nos acontecimentos até a década de 70.

38. MARQUES, Sergio Moacir. Op. Cit.

O projeto de 1961 traz uma mudança significativa na conceituação implícita no Plano de 1959. O modelo de cidade-parque dá lugar ao grande parque público junto à orla. Especialmente na região da Praia de Belas, a cidade não mais se origina no parque, porém se desenvolve paralelamente a este, concebido como um grande equipamento de caráter público. O Plano estipula uma ação global sobre o território, transformando o aterro em um imenso parque urbano, ao modo como implantado no Aterro do Flamengo. Mesmo não efetivado na íntegra, o Plano de 1959 consiste em uma importante produção urbanística para Porto Alegre, tendo em vista que trouxe para a capital a possibilidade de olha-la pela ótica do ideal moderno.

Especificamente na questão do parque, e em especial do Parque Marinha do Brasil, esse plano é determinante. Após praticamente meio século de debates urbanos acerca da margem ribeira, em detrimento à ocupação edilícia, o Plano de 59 cede espaço para a implantação de um grande parque urbano em orla na Praia de Belas. Mesmo que não executado na íntegra, o plano gerou as possibilidades para que, praticamente duas décadas após sua efetivação, o Marinha fosse implantado. É válido ressaltar que no contexto carioca, a década de 50 marca a execução do Aterro do Flamengo e as discussões acerca da urbanização dessa área, posteriormente transformada em parque. De algum modo, a alteração de destino para a região da Praia de Belas, coloca Porto Alegre, em meados do século XX, em sintonia com o debate nacional acerca da ocupação da orla.

## 2.7 Parque Moinhos de Vento | década de 70

Em diferentes ocasiões ao longo do desenvolvimento de planos urbanos para Porto Alegre a questão de um parque urbano no bairro Moinhos de Vento foi tangenciada. Na década de 30, Ubatuba e Paiva admitiram o caráter de *parkway* para o trecho da 2ª Perimetral que hoje faceia o parque a leste. Na década seguinte, Gladosch ainda apresentou em seus desenhos a área como Prado Moinhos de Vento, no entanto já intencionando transferi-lo para o bairro Cristal e ali implantar um parque. Ideia continuada por Paiva na década de 50 e mantida no Plano de 59, na ocasião em que se imaginou outro parque no aterro da Praia de Belas (futuro Parque Marinha do Brasil). Assim, o parque orla, bem como o já existente Parque Farrroupilha e o – futuro – Parque Moinhos de Vento, configurariam um conjunto de parques praticamente equidistantes do centro histórico, como modo de integrá-lo a áreas verdes.

Mesmo que o assunto tenha sido apontado nos variados planos, apenas em 1972, através do Decreto 3.703, o parque é oficialmente fundado, em uma área onde anteriormente se situava o Prado Independência (Hipódromo Moinhos de Vento). Implantado no local desde 1894, o hipódromo foi transferido para o bairro Cristal em 1957. Em terreno vizinho ao Prado, funcionou, de 1904 a 1954, a Baixada Moinhos de Vento, primeira sede do clube Grêmio *Foot-Ball* Porto Alegrense, que na década de 50 mudou-se para o estádio Olímpico Monumental, no bairro Azenha.<sup>39</sup> Com a liberação do terreno, em 1962, em seu segundo mandato (1960-1964), o prefeito Loureiro da Silva promulga a Lei Municipal 2.419, desapropriando a área a favor do município, com o intuito de transformá-lo em parque.<sup>40</sup>

39. CAPITANI, Juliana de Lucena; SULZBACH, Ana Rosa. **Parque Moinhos de Vento: o processo de definição e consolidação como área pública de Porto Alegre**. FAU – PUCRS, 2013.

40. Disponível em [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p\\_secao=204](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p_secao=204). Acessado em 02 de junho de 2016, às 14h18min.

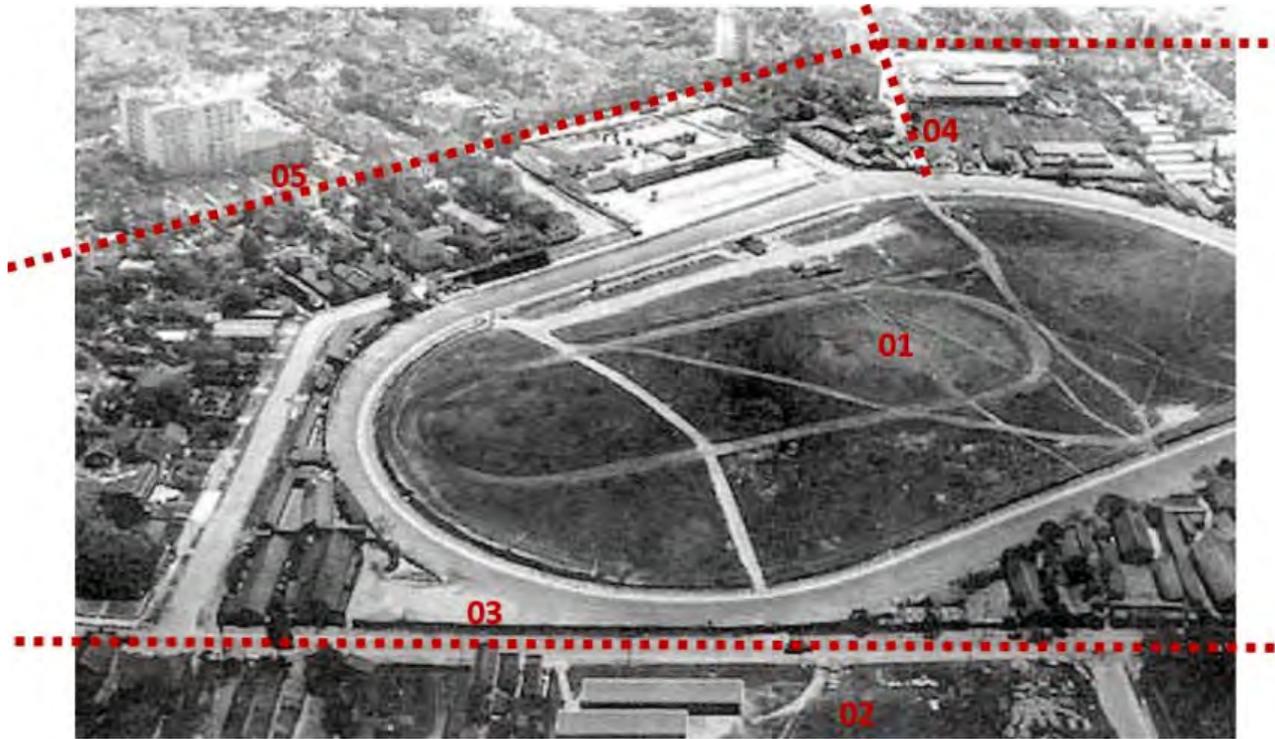


Figura 106 – 1. Hipódromo do Moinhos de Vento (Parque Moinhos de Vento); 2. Antiga Baixada Tricolor; 3. Rua Mostardeiro; 4. Rua Dr. Timóteo; 5. Rua 24 de Outubro.

O nome do parque, bem como o do bairro se deve à Estrada dos Moinhos de Vento (posteriormente Avenida Moinhos de Vento, que a partir da década de 30 passou a se chamar Rua 24 de Outubro). Tal Estrada estruturava o bairro como continuação do caminho que iniciava na atual Avenida Independência (onde se situavam os moinhos de trigo até a Revolução Farroupilha, nas proximidades da esquina da Rua Barros Cassal).<sup>41</sup> Atualmente o parque é popularmente conhecido como Parcão, circundado pela Avenida Goethe (trecho da 2ª Perimetral) e pelas ruas 24 de Outubro, Mostardeiro e Comendador Caminha, o parque ocupa área de 11,5 hectares. Seu projeto foi desenvolvido pelos arquitetos

da Prefeitura de Porto Alegre, sendo que a primeira etapa é de autoria de José Morbini<sup>42</sup> e a segunda etapa, correspondente a área esportiva, foi desenvolvida pela arquiteta Ana Maria Germani.<sup>43</sup> O projeto é definido por dois setores de atividades bem específicas, unidos através de uma ponte sobre a Avenida Goethe, que corta o parque em curva na direção norte-sul.

O setor de maior dimensão, executado na primeira fase, agrega atividades predominantemente contemplativas, distribuídas ao redor de um grande lago central. O conjunto é conformado por canteiros de formato irregular em meio aos quais se distribuem equipamentos de ginástica e os usuários utilizam como pista de corrida e caminhada. A norte do lago,

41. Conforme relato de Sílvio de Abreu Filho.

42. Arquiteto que posteriormente integrou o júri do concurso para o Parque Marinha do Brasil.

43. MACEDO, Sílvio Soares. Op. Cit.



Figura 107 – Planta do Parque Moinhos de Vento; 1. administração; 2. biblioteca infantil; 3. passarela; 4. estacionamento; 5. equipamentos de ginástica; 6. sanitários; 7. playground; 8. monumento; 9. pista de patinação; 10. vestiários; 11. campo de futebol; 12. quadra de tênis; 13. quadra esportiva; 14. cancha de bocha.

o espaço abre-se, configurando uma praça retangular, onde implanta-se o *playground* infantil. Acima deste, desenhando a esquina entre as ruas 24 de Outubro e Comendador Caminha, localiza-se uma praça cívica quadrada, de traçado regular, onde está posicionado o Monumento Presidente Castelo Branco. No entorno dessa porção do parque, em especial nas faces da Av. Goethe e da Rua Mostardeiro, o adensamento arbóreo é marcante, não apenas como modo de garantir locais de sombra, mas, principalmente, como estratégia para resguardar o parque acústica e fisicamente do tráfego intenso dessas vias. Na Goethe, ainda, trabalhou-se com a barreira física de taludes para a separação da avenida com o parque. No interior do parque a vegetação é mais esparsa, inclusive apresentando diversos canteiros gramados, onde os usuários usufruem da contemplação.

A segunda etapa do projeto foi desenvolvida no outro lado da Avenida Goethe, a leste da zona anterior, para abrigar as atividades essencialmente ativas, voltadas ao esporte. Do mesmo modo como na fase anterior, a interface com a avenida é fechada por vasta arborização que se dilui no interior do parque e conforma canteiros irregulares, em meio aos quais se distribuem as quadras esportivas. Ali se implanta quadra de futebol, quadras poliesportivas, bem como área de patinação e cancha de bocha. Em menor escala em relação ao *playground* do setor oeste e colocado no ponto mais distante da avenida, posicionou-se uma pequena área destinada a recreação infantil, resguardada pela vegetação arbórea. Os estacionamentos foram previstos em três regiões ao redor do parque, embora efetivamente ocorram ao longo de todo o seu perímetro, nos locais permitidos. Na sequência do estacionamento localizado no decorrer da Av. Goethe, situa-se a Escola Estadual de Ensino Fundamental Uruguai, inserida no parque desde 1972, em edificação onde, no início do século, funcionava a Baixada Moinhos de Vento.

Atualmente o parque insere-se em uma região altamente verticalizada, que na época de sua instalação já apresentava grande consolidação urbana. A vontade pública expressada nos projetos para a cidade, aliada à força popular dos aproximadamente 200 mil habitantes de Porto Alegre, na década de 60, permitiram que a especulação imobiliária do local fosse vencida pelo propósito de inserção na cidade de um novo parque público urbano.<sup>44</sup> Salienta-se que no início da década de 70, o único parque público de dimensões metropolitanas era representado pelo Parque Farroupilha. Desse modo, a efetivação do Parque Moinhos de Vento, com o intuito específico de ampliar o espaço público na cidade, concretiza, em termos de espaços verdes,

44. CAPITANI, Juliana de Lucena; SULZBACH, Ana Rosa. Op. Cit.

parte do que foi debatido ao longo do século XX através dos projetos urbanos para Porto Alegre.

É válido destacar que a década de 70 assinala o ápice da ação do BNH, a partir do qual o desenvolvimento da cidade baseava-se essencialmente na execução de conjuntos habitacionais financiados pelo banco. Com determinadas alterações, enquadradas às normas do banco para a aprovação de créditos financeiros, em 1975, foi apresentado ao BNH o Plano de 1959. Este programa de abrangência nacional adotou em Porto Alegre o nome de Projeto Renascença, no qual se inseriu a área do Parque Marinha do Brasil. O projeto visava transformar as áreas de sua alçada em locais mais equilibrados em termos de usos e equipamentos, através da execução de obras estruturais, como saneamento e iluminação pública, e também pela reabilitação de construções abandonadas ou degradadas. Para sua elaboração, configurou-se um corpo técnico interdisciplinar, que pudesse olhar a cidade de modo mais amplo e completo.

É válido destacar também que o início dos anos 70 é marcado pelo milagre econômico brasileiro, que gerou a oportunidade de efetivação de projetos de grande escala. Ao longo dessa década, Porto Alegre foi equipada com viadutos, elevadas, o Túnel da Conceição, o calçadão da Rua da Praia, entre outros. Se o período marca o ganho de diversas peças urbanas, também representa uma grande perda de acesso da cidade em relação ao porto e ao Guaíba, com a execução do Muro da Mauá<sup>45</sup>, finalizado em 1974. Sua construção alavancou as discussões acerca da problematização da relação da cidade com o rio. Construído como parte do sistema de proteção contra as cheias de Porto Alegre, o muro de concreto constitui um separador físico de extrema relevância entre o centro e a orla.<sup>46</sup>

Tanto os vácuos deixados pelo Plano de 59 (e não resolvidos no de 79, como exposto no próximo item), bem como os incentivos financeiros acima citados abriram caminho para a constituição de concursos públicos na década de 70, dentre os quais se destaca o Concurso para o Parque Marinha do Brasil. Desse modo, essa década constitui período de extrema relevância acerca da questão dos parques



Figura 108 – 1º PDDU de Porto Alegre – zoneamento.

45. O sistema de proteção contra as cheias de Porto Alegre é conformado por avenidas dique às margens do Guaíba e do Arroio Dilúvio, bem como outros cursos menores internos. No trecho ao longo da Avenida Mauá, no centro da cidade, o sistema é constituído pelo Muro da Mauá, composto por uma cortina de concreto com 2647 metros de extensão, cujo coroamento situa-se na cota 6,00 m, formando uma barreira física de 3 metros acima do nível da avenida a qual percorre. As avenidas dique que contornam a cidade também se encontram na cota de topo do muro. O projeto baseou-se na enchente de 1941, considerando uma margem de segurança de 1,25 m. Somado a isso, na década de 80, com a construção do Trensurb (trem metropolitano de superfície), percorrendo paralelamente dois terços da extensão do muro, a questão de distanciamento do centro histórico com o rio se potencializou.

46. MACHADO, Andréa Soler. Op. Cit.

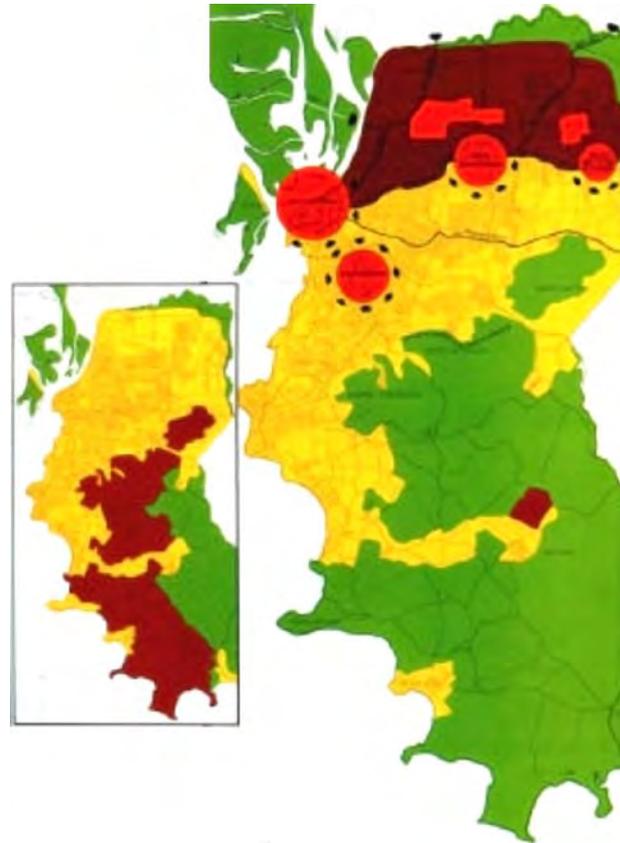


Figura 109 – 1º PDDU de Porto Alegre – modelo espacial.

públicos de Porto Alegre. Em menos de uma década, a cidade foi equipada com dois parques urbanos de escala metropolitana, originados especialmente para o uso recreativo e contemplativo da população. Com isso, o ideal lançado em 1961 foi alcançado: a efetivação de três parques públicos próximos ao centro histórico, sendo dois deles integrados ao traçado interno da cidade e outro como conformador da orla ribeira.

## 2.8 Plano de 1979

Embora seguindo os fundamentos do Plano de 59, o 1º PDDU de Porto Alegre adotou o conceito de uma cidade autossuficiente em suas atividades cotidianas. Assim, suas funções foram espacialmente dispostas conforme o uso do solo, gerando zonas caracterizadas pela predominância de uso, seja residencial, comercial, terciário, industrial, cultural, etc. Também foi incorporada ao plano a definição de áreas de preservação do ambiente natural, na qual se inseriram as ilhas do delta do Rio Jacuí. Com o objetivo de limitar as alturas, foram identificadas Áreas de Interesse Paisagístico e, na Área Central, regulamentou-se sobre a utilização do pavimento térreo.<sup>47</sup>

No Plano de 79, a cidade foi compartimentada em Unidades Territoriais de Planejamento, conformada por polos comerciais interligados por corredores de serviços. O sistema viário estruturou a cidade a partir do centro, mantendo a proposição de articulação por radiais e perimetrais. Talvez o que mais o aproxime das bases modernas do plano anterior é a adoção do conceito de Unidade de Vizinhança, combinado aos ideais da cidade-jardim de pouca altura e densidade rarefeita. Tendo em vista que cada UTP continha um regime urbanístico próprio e independente, a imagem física global da cidade tornou-se fragmentada.

A Exposição de Motivos exposta pelo plano apontou as ideologias que determinaram as linhas de pensamento do planejamento da década de 70. No que se refere ao Meio Ambiente foi apresentado um plano de preservação ambiental e paisagística, tendo o objetivo de garantir amplos espaços livres de urbanização, voltados ao lazer

47. PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria do Planejamento Municipal. **Primeiro plano diretor de desenvolvimento urbano de Porto Alegre - I. PDDU.** Porto Alegre: PMPA, 1980.



Figura 110 – 1º PDDU de Porto Alegre – polos de comércio e serviço.  
Figura 111 – 1º PDDU de Porto Alegre – rede viária principal.

e ao contato com o ambiente natural. Nesse âmbito também foi apontada a necessidade de conservação das margens do Guaíba e a manutenção das características originais do sítio virgem nas áreas urbanizadas. O zoneamento urbano especificava essas zonas, que também eram regulamentadas pelo controle de altura e volumetria. Ainda em termos de proteção à paisagem urbana, o plano determinou o desenvolvimento de atividades de Lazer e Cultura em locais e edificações simbolicamente marcantes para a cidade. Essas atividades também apareceram vinculadas a equipamentos de ensino e recreação. O plano colocou tais questões como diretrizes e estabeleceu uma distribuição espacial para a implantação dos aparelhos culturais e de lazer.<sup>48</sup>

Aproximando-se da questão ambiental, além da preocupação com a qualidade da paisagem urbana, o plano definiu Áreas de Interesse Ambiental, por sua vez classificadas como Áreas de Preservação Permanente e Áreas de Interesse Paisagístico e Cultural. Tais zonas, que seguiram regime urbanístico específico, caracterizaram-se como espaços cujo uso e ocupação deveriam ser orientados no sentido de conservar o patrimônio ambiental do município. As Áreas de Preservação Permanente foram definidas por seus aspectos geológicos, hidrológicos, botânicos e climáticos, de modo a propiciar a criação de um ecossistema significativo para o ambiente natural. Nesse contexto estavam inseridas, entre outras áreas, as margens ribeiras, os topos de morro, identificadas no Anexo I do 1º PDDU. Já as Áreas de Interesse Paisagístico e Cultural estavam associadas aos usos de lazer, recreação e turismo. Nesse âmbito, destacaram-se as zonas de representação histórica e manifestações culturais, bem como reservas ecológicas. A determinação e valorização dessas zonas tiveram como foco promover a cultura pela exaltação do patrimônio ambiental urbano e os valores culturais a ele intrínsecos.<sup>49</sup>

A cidade planejada do 1º PDDU concebeu a metrópole como células formadas por unidades territoriais, constituindo seções que criaram polos de equipamentos, serviços e corredores comerciais. Seus raios de grande abrangência ultrapassaram a linha das unidades de vizinhança, não tornando viável o conceito da cidade autossuficiente, enunciada pelo plano. Desse modo, a cidade configurou-se por bairros, cuja malha dominante era residencial, porém a ela estavam vinculados os usos complementares. Nesse contexto,

48. ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

49. PORTO ALEGRE. Primeiro plano diretor de desenvolvimento urbano de Porto Alegre - I. PDDU. Op. Cit.

a rede viária foi definida pela ligação entre as centralidades, não se sobrepondo sobre o conjunto, como sugerido em outros planos, em que o traçado viário era determinante. Não foi apresentada no plano uma estrutura urbana cujas partes se articulam, caracterizando-se como um grande zoneamento de distintas polaridades. Devido à ausência de uma concepção morfológica estruturadora para a cidade, o Plano estabeleceu uma cidade fragmentada, carente de interligação entre as frações.

O Plano de 79 não traz nenhuma alteração significativa no que se refere aos parques públicos. Até mesmo porque, conforme já comentado, ao longo dessa década foram executados os parques Marinha do Brasil e Moinhos de Vento, que passaram a agir como espaço aberto junto ao já consolidado Farroupilha. Pode-se dizer que dentre as maiores contribuições desse plano, em assuntos tangentes ao parque e às áreas verdes, consta a consciência ambiental ressaltada e a valorização do patrimônio natural instalado, por meio da criação de áreas de preservação permanente ou de interesse meio-ambiental. Tais normatizações tem relevância não especificamente para as áreas dos parques já instalados, senão para as suas adjacências. Isso se refere especialmente ao Parque Marinha do Brasil, que possui relação física com a borda natural ou de similaridade geográfica com as ilhas do Delta do Jacuí, tendo em vista a relação com a superfície aquática.

## **2.9 Considerações finais**

Mesmo que diferenciados em sua essência, os planos urbanísticos desenvolvidos ao longo do século XX para Porto Alegre coincidem acerca dos temas propostos. O centro da cidade, bem como as questões do traçado viário e da problematização da orla são recorrentes. Conformada pela sucessão de aterros na borda ribeira, aliada ao sistema de proteção contra as cheias – que incluem as avenidas dique e o Muro da Mauá – e trechos na cidade moderna, em especial na área da Praia de Belas, a margem do Guaíba continua sendo pauta de debates e de tentativas de integração com a cidade e seus usuários. Por sua vez, o centro da capital configurou-se pelo somatório de estratégias com o intuito de melhorar sua qualidade como espaço urbano e diversificar seus usos, mesclando atividades terciárias, comerciais, culturais e, inclusive, residenciais.

Inserida na intersecção das áreas central, Praia de Belas e margem ribeira, a área do Parque Marinha do Brasil mantém-se até hoje rodeada por um entorno de transformações urbanas. A projetada cidade moderna do bairro Praia de Belas segue em desenvolvimento e as alterações viárias nos arredores do parque foram concluídas recentemente. Isso demonstra a contínua evolução da cidade e evidencia a posição do parque como peça verde e pública, cortada por vias rápidas e intrínca no cotidiano da metrópole sempre em movimento. Em parceria com a orla ribeira – em frequente busca de maior articulação com a cidade – e com a estrutura do Esporte Clube Internacional – em especial depois da

modernização do estádio Beira-Rio – o Parque Marinha do Brasil representa um importante equipamento de lazer e recreação urbana.

Embora a ampla produção proposta, no decorrer do século XX, pelos consecutivos planos e projetos para a borda do rio e seus aterros, o resultado executado é inexpressivo. A ambiguidade ocorrida entre os modelos imaginados e o desfecho efetivado ofereceu base para o surgimento do programa para o concurso do Parque

Marinha do Brasil, em complementação aos vazios urbanos decorrentes do aterro da Praia de Belas. Inserido nesse panorama, o concurso realizado em 1976<sup>50</sup> propiciou a execução do parque em 1978. É importante destacar aqui, de fato, a atitude de promover concursos públicos, e, desse modo, restabelecer a relevância do projeto arquitetônico como instrumento de intervenção na paisagem urbana.

50. Ver Capítulo 3.





CAPÍTULO III

# UM PARQUE | TRÊS PROJETOS



## Capítulo III: um parque | três projetos

O foco deste capítulo é a apresentação, descrição e análise das propostas para o Parque Marinha do Brasil. Em um primeiro momento é introduzida a circunstância no qual se elaborou o concurso, tanto no que se refere a sua ordem cronológica, quanto às características do sítio objeto do concurso. Em seguida foi contextualizada a questão do parque no Projeto Renascença (CURA), estratégia que integrou o Marinha em um plano de desenvolvimento nacional, possibilitando sua efetivação. Na sequência, é exposto o Plano Preliminar de Diretrizes, documento elaborado pela organização do concurso para o parque, que deu as bases para o desenvolvimento das propostas.

Tanto o Renascença quanto o Plano de Diretrizes demonstram a conjuntura no qual se introduziram as proposições elaboradas para o Parque. O elemento chave deste capítulo e da tese em si é efetivamente o exame conjunto dos três projetos apresentados no concurso para o Marinha. Assim, elaborou-se uma análise sistemática das propostas, de modo a esclarecer como cada uma delas respondeu ao que foi previamente solicitado e definido. Algumas variações nas avaliações surgiram em virtude do material disponível referente a cada uma delas, o que possibilitou o aprofundamento maior em questões específicas a cada projeto.

É válido ressaltar que o material de cada equipe foi obtido de diferentes maneiras. As pranchas originais

do concurso, referente à proposta de Claudio Araújo e equipe, foram obtidas em formato digital<sup>1</sup>. Em relação ao projeto de Carlos Maximiliano Fayet e Jorge Debiagi, teve-se acesso às pranchas originais do concurso desenhadas a nanquim em papel vegetal. Encontradas no arquivo pessoal do arquiteto Jorge Debiagi, os documentos foram digitalizados para o trabalho de análise da tese. No que diz respeito aos documentos da proposta de Mizoguchi e Malinsky, por ser o projeto parcialmente executado, existe bastante material arquivado na biblioteca da Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMAM. No entanto, esse material não foi manuseado, por se tratar de projetos executivos do parque.

Como o tema da tese é a análise conjunta das três propostas apresentadas no concurso, focou-se na obtenção dos desenhos apresentados em 1976. Assim, não se teve acesso a todas as pranchas originais do concurso, como ocorreu com os outros dois trabalhos. No entanto o material foi adquirido por meio da publicação da Revista Espaço & Arquitetura<sup>2</sup> e de algumas pranchas em papel sulfite apresentadas pela equipe.<sup>3</sup>

Assim, a tese organizou o material obtido de maneira a gerar um padrão de apresentação para todas as propostas em termos de escala e modo de exposição, bem como diagramas explicativos das mesmas, visando elucidar os elementos constituintes de cada projeto. Ordenadamente compreendidas as três formulações

1. Material cedido por Sérgio Marques, disponível em: MARQUES, Sergio Moacir (Org.). **Acervo Fayet, Araújo & Moojen**. Porto Alegre: Núcleo de Projetos. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo UniRitter, 2006.

MARQUES, Sergio Moacir. MIRON, Luciana. LUZ, Maturino. ARAÚJO, Claudio Luis Gomes (Orgs.). **Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. Porto Alegre: Núcleo de Projetos, FAU UniRitter, 2000.

2. A revista publicou apenas o projeto de Mizoguchi e Malinsky, indicado como vencedor do concurso. **Revista Espaço e Arquitetura, número 1**. Op. Cit.

3. Parte do material, encontrado nos arquivos da arquiteta Maria Dalila Boher datavam da época do concurso, porém outra parte fazia parte das pranchas para o desenvolvimento executivo do projeto. Para o desenvolvimento da tese, foi selecionado apenas o material referente ao concurso.

para o Parque, a tese comparou-as não apenas entre si, mas também as alinhava com exemplos anteriores, de modo a ampliar a discussão do Marinha a um âmbito maior. Com isso, busca-se demonstrar como os projetos para o Parque Marinha do Brasil retomam questões já desenvolvidas anteriormente em outros parques, e como, também, nos anos 70, antecipam debates ainda vigentes na atualidade.

### **3.1 O concurso**

A área do Parque Marinha do Brasil é constituída por uma zona de aterro – onde antes era o sítio natural do rio Guaíba – que está delimitada por importantes avenidas de Porto Alegre, Av. Beira-Rio (a oeste), Av. Ipiranga (a norte) e Av. Borges de Medeiros (a leste). O limite sul do Parque é conformado pelas instalações do Esporte Clube Internacional. É válido salientar que o lugar caracteriza-se como um local de transição entre a cidade e a margem ribeira (na direção leste-oeste) e entre o centro administrativo da capital e a zona sul da cidade (na direção norte-sul). O objeto de análise configura parte da margem ribeira de Porto Alegre, podendo ser lido como um imenso retângulo (de aproximadamente 400 x 2400 metros), onde se encerra o conjunto edificado da cidade e, também, onde desembocam diversas ruas perpendiculares ao rio.

O Parque marca a transição entre o denso tecido edificado do bairro Menino Deus e a suave ocupação edilícia da margem ribeira. Localizado no bairro Praia de Belas, inserido na área de aterro de mesmo nome,

o território do Parque Marinha do Brasil caracteriza-se pela intensa vinculação com a margem ribeira (a oeste) e com o tradicional bairro Menino Deus (a leste), cuja ocupação alternada entre estabelecimentos comerciais, residenciais e de serviço, torna-o um dos mais dinâmicos e movimentados bairros de Porto Alegre. É possível afirmar, também, que, ao norte, o Parque marca o encerramento de uma série de prédios administrativos da capital, formando um enorme território esparsos que abre campo para o desenvolvimento de atividades ligadas ao lazer e à cultura. Nesse sentido, ressalta-se a proximidade do Parque com as instalações do Esporte Clube Internacional, que representa um dos mais importantes equipamentos esportivos da cidade e do Estado. Embora exista vinculação e proximidade com importantes peças da configuração urbana de Porto Alegre, também ocorre uma quebra de contigüidade entre o Parque e tais elementos, em virtude da tensão gerada pelo grande fluxo de veículos que atravessa a metrópole na direção norte-sul, justamente nas margens leste e oeste do sítio em questão.

Em meados dos anos 70, na época do concurso, a região não possuía todo esse desenvolvimento. Mesmo que fisicamente a Avenida Borges de Medeiros já atingisse a zona sul da cidade, a conexão com a mesma não era tão efetiva. O terreno de implantação do Parque Marinha do Brasil caracterizava-se como um vasto território fruto de aterro, lamacento e necessitando de drenagem, como demonstram as imagens desse período. O entorno do sítio ainda estava em formação, de modo que executados, nos lotes próximos, havia a edificação da SMOV (Secretaria Municipal de Obras e Viação) da



Figuras 112 e 113 – área do futuro Parque Marinha do Brasil na década de 70.

Prefeitura de Porto Alegre, a norte, as instalações de Esporte Clube Internacional, a sul, e a Borges, a leste, definindo o limite do parque a ser executado. Os terrenos lindeiros ao parque permaneciam vazios e a Avenida Beira-Rio apresentava-se apenas como traçado inicial.

Nesse contexto, em 1976, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre lançou o concurso para a urbanização do Parque Marinha do Brasil. A disputa foi incluída dentro do projeto Renascença.<sup>4</sup> O Parque Marinha do Brasil possuía forte significado para a introdução no Renascença por caracterizar a implantação de um parque linear em orla na zona de aterro do Guaíba. O impulso para a construção do Parque foi dado pela Secretaria Municipal de Planejamento, que elaborou o Plano Preliminar de Diretrizes apresentado para a área através da análise dos aspectos históricos, de localização e conceituação da natureza do parque. Este Plano fixou o programa de necessidades, o zoneamento e as diretrizes gerais que deveriam nortear as propostas para o Parque Marinha do Brasil.<sup>5</sup>

A seleção dos participantes para a elaboração do projeto iniciou com a publicação de um edital para efeito de cadastramento de equipes, ao qual fazia parte a apresentação de currículos que contivessem repertório em projetos paisagísticos. Esses cadastros foram analisados pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre e, assim, selecionaram-se algumas equipes, posteriormente convidadas para participar do concurso de projetos para o Parque Marinha do Brasil. Há controvérsias em relação ao número de equipes convidadas<sup>6</sup>, mas se nota o pequeno número de participantes, tendo em vista se tratar de um concurso público.<sup>7</sup> Em 8 de setembro de 1976, três das equipes de arquitetos convidados pela Prefeitura Municipal entregaram seus projetos à comissão julgadora, constituída pelos arquitetos José Morbini, Paulo Baggio, Bruno Franke, Wilhelm Waz e Walmor Fortes, todos pertencentes à Prefeitura Municipal. O projeto julgado vencedor é de autoria dos arquitetos Rogério Malinsky e Ivan Mizoguchi.

4. Ver item 3.2 deste capítulo.

5. Ver item 3.3 deste capítulo.

6. Segundo o Jornal Correio do Povo (24 de outubro de 1976) foram 9 equipes participantes, já o Jornal FM (11 de outubro de 1976.) cita 13.

7. Conforme observações de Mizoguchi, na época, década de 70, a temática do paisagismo não era tão corriqueira no meio arquitetônico. No Rio Grande do Sul, e em especial Porto Alegre, era muito difícil que algum profissional se dedicasse a projeto específico de paisagismo, uma vez que não havia este costume. Nesse período, existiam muitos projetos de urbanismo e de plano diretor, mas não se tinha por hábito projetar a parte externa das edificações e suas relações com o entorno. Embora já existissem os projetos de Burle Marx, não havia a disseminação da concepção paisagística. Entrevista realizada em 30 de agosto de 2010, Porto Alegre.

### 3.2 Projeto CURA | Renascença

O projeto CURA (Comunidade Urbana de Renovação Acelerada) insere-se em um plano nacional do BNH (Banco Nacional da Habitação), que fornecia financiamento às Prefeituras para a reurbanização e recuperação de áreas consideradas em degradação e deterioração. Em Porto Alegre, o Projeto CURA adotou o nome de Projeto Renascença<sup>8</sup>, assim como em outras metrópoles aderiu a diferentes denominações. Em 22 de dezembro de 1975 foi encaminhado ao Sr. Dr. Maurício Schulman – diretor presidente do BNH documento dos estudos e das proposições definitivas para a execução do Projeto Renascença, em Porto Alegre, nos termos do convênio de adesão ao Programa de Complementação Urbana, firmado em 04 de agosto do mesmo ano. Como agente financeiro o projeto teve a interveniência do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul), e como agente promotor-coordenador e órgão técnico contou com o

Escritório de Projetos CURA vinculado à Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura. O objetivo essencial do projeto era a recuperação de sua área alvo, distribuída ao longo de diferentes zonas da cidade. Desenvolvido durante o mandato do Prefeito Municipal Econ. Guilherme Socias Villela, o projeto CURA teve gerenciamento do Eng. László Gyozo Bohm e corpo técnico formado por uma equipe interdisciplinar, composta por economistas, arquitetos e técnico administrativo.<sup>9</sup>

O convenio assinado em agosto de 1975 estabeleceu as diretrizes para o desenvolvimento do Renascença, cujas principais demandas apontadas faziam menção à infraestrutura, em especial no que se referia ao sistema de esgotamento pluvial, tendo em vista que a área de abrangência tinha características planas e de baixa cota, cortada de oeste a leste pelo arroio Dilúvio – já canalizado –, o que a tornava facilmente alagável. De privilegiada localização na malha urbana, a área alvo do projeto compreendia 427 hectares, distribuídos entre a região

8. Projeto Renascença. Documento disponível na biblioteca da Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

9. Econ. Jaime O.S. Ungaretti; Econ. Aristeu Jorge dos Santos; Econ. Guilherme Peres Cabezas; Arq. Cláudio Ferraro; Arq. Romulo c. Krafta; Arq. Enio Germano Wurdig; Arq. Newton Paulo Baggio; Téc. Adm. Flávio Augusto Totta Leal.



Figura 114 – Área de abrangência do projeto Renascença.

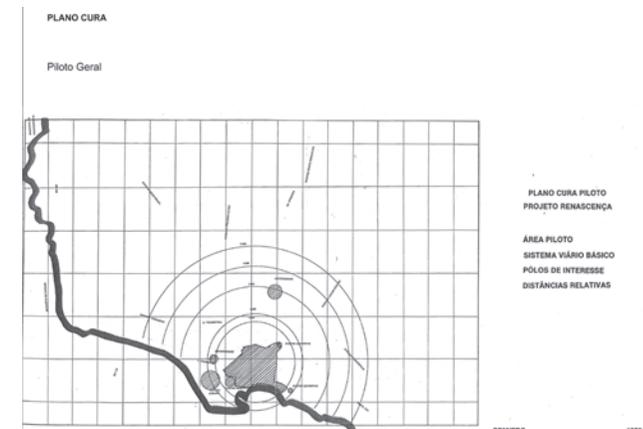


Figura 115 – Área de abrangência regional do projeto Renascença.

dos bairros Meninos Deus (87%), Azenha (51,5%), Cidade Baixa (50,2%), Medianeira (9,6%) e Praia de Belas (48,8%), de maneira a atingir uma população de aproximadamente 57 mil pessoas. Essas zonas caracterizavam-se pela deterioração de suas infraestruturas urbanas e arquitetônicas.

O projeto tinha como objetivo tornar as áreas de sua abrangência mais equilibradas em termos de usos e equipamentos, por meio da promoção de obras estruturais, como saneamento e iluminação pública, e também pela reabilitação de construções abandonadas ou degradadas. Com a implantação do projeto, visava-se o desencadeamento de um processo de renovação urbana das áreas delimitadas, através da ocupação dos espaços vagos e substituições das construções antigas por prédios novos. Objetivava-se que a realização das obras viárias de infraestrutura e equipamentos fizesse com que também suas adjacências tornassem objeto dessa renovação. Ainda em relação ao traçado viário, previa-se que

as ruas e avenidas da região tornassem-se polarizadoras das demandas para a zona sul da cidade. Como benefício para todo o contexto urbano também tinha destaque a parcela ocupada pelo Parque Marinha do Brasil.

Situada ao sul do centro de Porto Alegre, a aproximadamente 1,5 quilômetros dele, a área do projeto estava delimitada a oeste pelo rio Guaíba, a leste pela Avenida Borges de Medeiros, a sul pela II Avenida Perimetral (Avenida Azenha) e Rua José do Patrocínio, e ao norte pela I Avenida Perimetral. A partir do centro da cidade os principais acessos são as avenidas Borges de Medeiros e João Pessoa, bem como as ruas José do Patrocínio e Venâncio Aires. Como importante canal de transporte, destaca-se a Avenida Ipiranga, responsável pela ligação da área Renascença com outros bairros a leste da cidade e também com a área do Parque Marinha do Brasil, a oeste. Pela proximidade com o centro urbano, a área do Renascença apresentava privilegiada localização em relação a polos municipais de interesse,



Figura 116 – Resumo das proposições do Renascença.

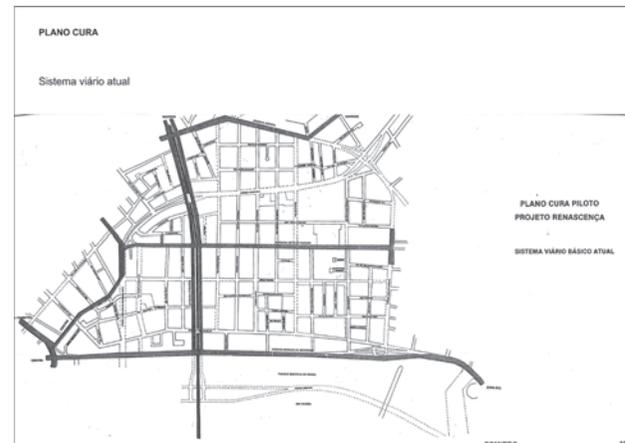


Figura 117 – Sistema viário anterior ao Renascença.

tais como zonas de comércio, lazer, universidades, centro administrativo, centros esportivos, setor de serviços, polos culturais, entre outros. Embora caracterizada pela escassa ocupação e degradação, a zona do projeto era circundada por áreas de bom padrão de habitabilidade, parcialmente ocupada por moradias de elevado nível, em especial no bairro Menino Deus.

O projeto se baseou nas diretrizes do Plano Diretor de Porto Alegre para definir a maior parte das obras a serem executadas. Em complementação, informações sobre a área de estudo foram obtidas em diferentes órgãos prestadores de serviços, além de instituições responsáveis por levantamentos estatísticos e pesquisas físico-urbanística e socioeconômica, realizadas pelo Gabinete de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Com a obtenção desses dados o projeto procurava sanar parte dos problemas apresentados como entrave para o processo de ocupação da área, convergindo com as ideias preconizadas

pelo Plano Diretor.

De conformações específicas e peculiares, a área do Renascença é dividida em quatro setores. Caracterizada pela intensa e recente ocupação do solo – para a época –, a gleba situada no Bairro Menino Deus estava delimitada entre as avenidas Ipiranga, José de Alencar, Praia de Belas e Rua Arlindo. Nessa zona predominavam as residências individuais de bom nível construtivo e edifícios de apartamentos. A oeste da Avenida Azenha até o entorno da Rua Arlindo, localizava-se o segundo setor, marcado pela subutilização do solo, com lotes pequenos e edificações deterioradas em virtude da reserva de áreas para obras viárias.

Situado ao norte da Avenida Ipiranga, no bairro Cidade Baixa, o terceiro setor constituía uma das partes mais antigas de Porto Alegre, onde predominavam velhas construções térreas. Com o desenvolvimento de novas áreas residenciais, e o deslocamento de polos de interesse, esse bairro passou ao longo do tempo a

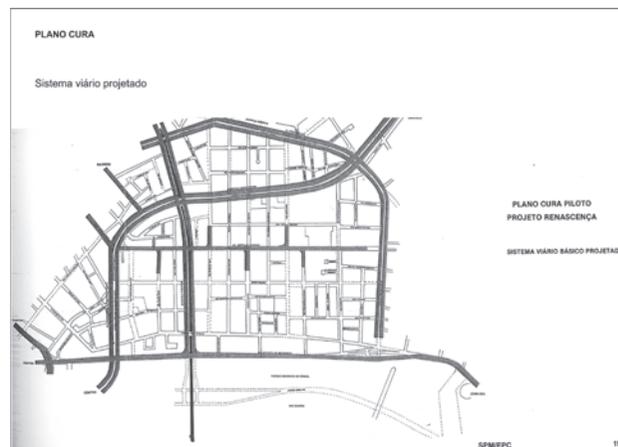


Figura 118 – Sistema viário projetado para o Renascença.

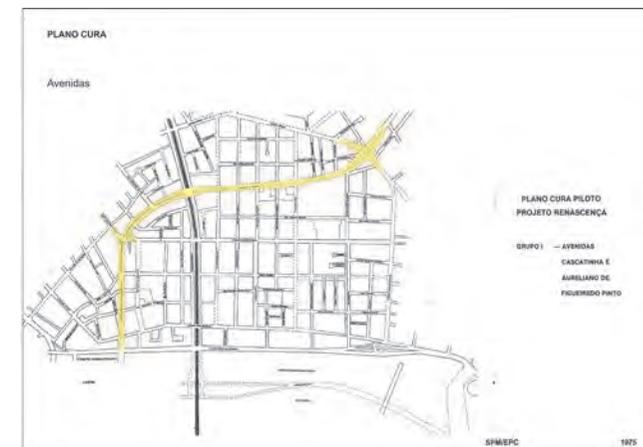


Figura 119 – Grupo I – avenidas.

ocupar situação secundária por ser uma zona já ocupada e antiga. Denominada de Ilhota, a quarta região originou-se pela canalização e retificação dos arroios Dilúvio e Cascatinha. Em face à conformação dos lotes sinuosos, acomodados aos leitos dos arroios, o Plano Diretor definiu pela reformulação de toda a área para implantar um núcleo residencial. Na década de 70, grande parte dessa gleba de aproximadamente 18 hectares pertencia ao Município e estava desocupada. Ainda existiam as áreas novas, resultantes dos aterros do Guaíba, que permaneciam naquele dado momento sem uso.

Ao todo, o sistema viário incorporado no Renascença continha 42 km de extensão, cujas ruas estavam divididas em diferentes funções de passagem, ligação, distribuição e também por caracterizarem-se por locais, perimetrais ou radiais. As ruas principais eram asfaltadas e a maior parte das restantes pavimentadas com paralelepípedos, restando pequena parcela em pedras irregulares. Embora houvesse na área ruas ainda sem pavimentação,

o projeto contemplava sua modificação e condizente introdução no sistema viário. Em complementação às estruturas viárias, o Renascença previa a melhora na infraestrutura de telefonia e iluminação pública, bem como de drenagem de águas pluviais e sistema de esgoto para toda a região, de maneira a eliminar os recorrentes alagamentos. No que diz respeito ao transporte coletivo, a proposta sugeria a construção de pontos de transbordo de passageiros, de maneira que os usuários vindos da zona sul com destino às regiões leste e norte não precisassem passar pelo centro urbano.

Do total de 427,47 hectares da área do projeto, 46,48% correspondiam à ocupação residencial, que na ocasião do desenvolvimento do projeto representava aproximadamente 14.500 unidades de habitação. De acordo com as diretrizes do Plano Diretor, a área possuía potencial de crescimento de ocupação e densidade de 208%, de forma que todas as áreas ociosas e prédios antigos subdimensionados seriam substituídos. A grande



Figura 120 – Grupo II – reurbanização da Ilhota.

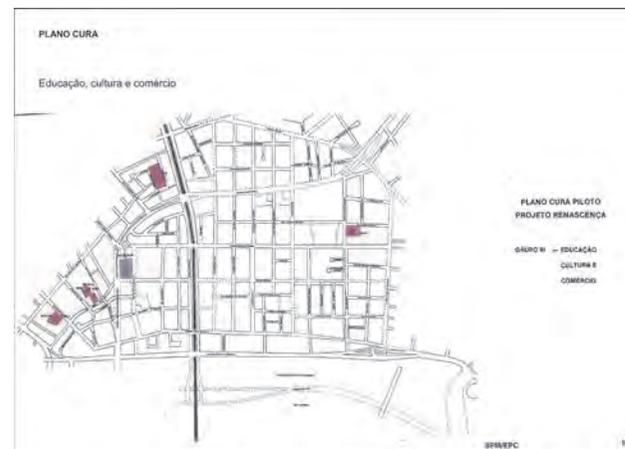


Figura 121 – Grupo III – educação, cultura e comércio.

maioria dos lotes se caracterizava pela pequena testada e área, conformados predominantemente por construções unifamiliares e construções antigas. Assim, o projeto ressaltava o potencial da área em termos de renovação, mediante a aplicação de vários desses lotes para a construção de conjuntos maiores. Em complementação ao uso residencial, a área do Renascença era composta por comércio e serviços (2,67%), educação (1,20%), áreas verdes (1,69%), sistema viário (27,50%), usos especiais (5,66%), aterro, futuro parque, (9,26%), arroios (0,48%) e lotes vagos (5,06%).<sup>10</sup>

As propostas feitas para a região alvo do Programa Renascença visavam, fundamentalmente, a promoção da área como local próprio e adequado à residência, complementada por usos auxiliares. As proposições estavam segregadas em grupos, de maneira que o Grupo I era representado pela abertura das avenidas Cascatinha e Aureliano F. Pinto ; o Grupo II correspondia à reurbanização da Ilhota; o Grupo III demarcava pontos

para educação, cultura e comércio; o Grupo IV correspondia às obras de infraestrutura para complementação dos equipamentos da área – iluminação, drenagem e pavimentação, abertura de vias e ajardinamento; o Grupo V era representado pelas áreas verdes. Setor de maior interesse da tese, por conter a área do Parque Marinha do Brasil, este grupo refere-se aos equipamentos urbanos relacionados ao lazer e à recreação. Embora houvesse a previsão de se estabelecer uma série de áreas verdes de pequeno porte, como praças, em complementação as já existentes, o equipamento de maior representatividade das áreas verdes era composto pelo Parque Marinha do Brasil, com uma área de 41 hectares, localizado às margens do rio Guaíba. Tãmanha a sua amplitude, o parque foi proposto como um equipamento de uso a nível municipal, extrapolando os interesses meramente do seu entorno e beneficiando faixas mais amplas da população.

10. Áreas da cidade beneficiadas com o Projeto Renascença: Av. Ganzo/ Getúlio Vargas; Rua João Alfredo; Parque Marinha do Brasil; Rua Arlindo – Museu e Ilhota.

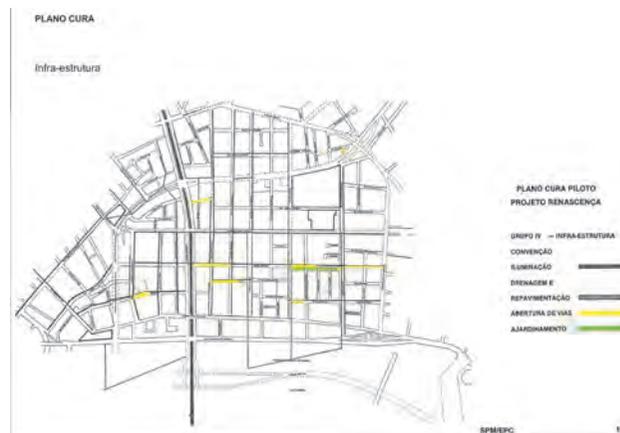


Figura 122 – Grupo IV – infraestrutura.

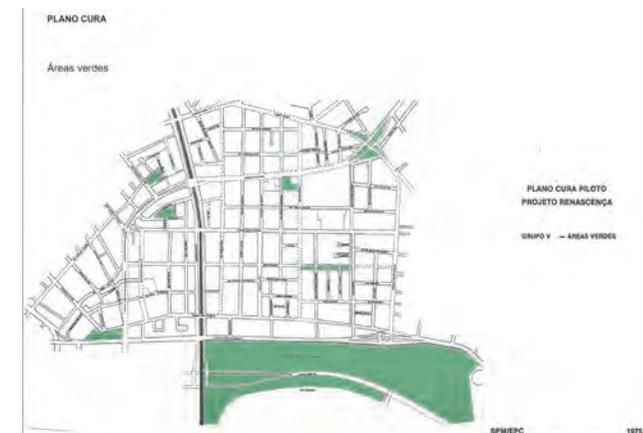


Figura 123 – Grupo V – áreas verdes, nas quais se integra o Parque Marinho do Brasil, que consistia no principal elemento conformador desse grupo.

### **3.3 Plano Preliminar de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil**

Elaborado pela Secretaria de Planejamento Municipal (Supervisão do Planejamento Urbano, Coordenação de Estudos Urbanos) e publicado em junho de 1976, com autoria do arquiteto José Morbini, o Plano Preliminar de Diretrizes para o Parque Marinha do Brasil<sup>11</sup>, estipulou os elementos fundamentais que deveriam constar no parque. Dividido em oito capítulos<sup>12</sup>, o documento traça um panorama global do contexto em que se insere o Parque e o que se desejava dos projetos para a área. Elaborado no governo do prefeito Econ. Guilherme Socias Vilella, secretariado por Carlos Verissimo do Amaral, a elaboração do Plano teve supervisão do arquiteto Claudio Ferraro.

O estudo destacou o processo de isolamento de Porto Alegre em relação ao Guaíba e estabeleceu, entre as funções primordiais, o resgate do convívio com a borda ribeira. Também foi evidenciada a potencialidade paisagística da orla e sua relação com as ilhas do Delta do Jacuí, de modo que as propostas deveriam promover o intercâmbio com as atividades de lazer já existentes nesse contexto. A minimização dos efeitos visuais das barreiras físicas (avenida dique de contenção contra enchentes) deveria ser proposta, de maneira que foram previstas três passagens para pedestres sob a Av. Beira-Rio. A integração da nova paisagem do Parque com a imagem urbana consolidada constava nas premissas determinadas, sendo que todo o complexo necessitava funcionar de maneira integrada ao Guaíba, atendendo às necessidades urbanas de reaproximação com a margem ribeira.<sup>13</sup>

No capítulo introdutório o Plano coloca em pauta uma reflexão acerca dos novos padrões de comportamento social ocasionados como consequência do desenvolvimento industrial, da tecnologia e do acelerado crescimento das cidades, que acarretaram reflexos não apenas na ordem econômica, como também na urbanística e ecológica, de modo a provocar alterações nos valores tradicionais dos centros urbanos. Tais pensamentos visavam demonstrar a necessidade de restabelecimento do equilíbrio entre o homem no meio urbano e o ambiente natural inserido nesse contexto. O texto chama a atenção para a demanda em preservar os componentes naturais e, concomitantemente, integrá-los à paisagem urbana. Ressaltou-se a importância da presença dos elementos naturais como flora (matas, campos naturais, formações florísticas, etc), fauna (canto dos pássaros, migração das aves, etc) e acidentes geográficos (morros, rios, lagos, ilhas, enseadas, penínsulas, orlas, etc) nas cidades, como forma de atenuar os efeitos ambientais negativos, provocados pela grande concentração urbana, e como meio de humanizar o convívio metropolitano.

O documento traçou uma síntese cronológica, organizando os acontecimentos mais significativos para a urbanização do bairro Praia de Belas como também para o Parque Marinha do Brasil. Acerca do Marinha, a cronologia ressalta acontecimentos desde a década de 60 até meados da década de 70. O Prefeito José Loureiro da Silva, em 27 de dezembro de 1963, sanciona Lei nº 2694 que cria um Parque Público no aterro da Praia de Belas, conjuntamente com a Avenida Beira-Rio, através de alteração de projeto de urbanização da citada Praia, resultante do aterro Guaíba. Em 1967, o Conselho do

11. **Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM.** Documento disponível na biblioteca da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

12. Introdução; Síntese Cronológica (Leis, Crônica, Reportagem, Fotografia); Objetivo; Análise (Contexto Panorâmico do Rio Guaíba); Localização; Conceito; Função; Zoneamento.

13. SILVA, Maroni João da. **Após dez anos o Parque Marinha do Brasil sai do papel.** Jornal FM – segunda-feira, 11 de outubro de 1976.

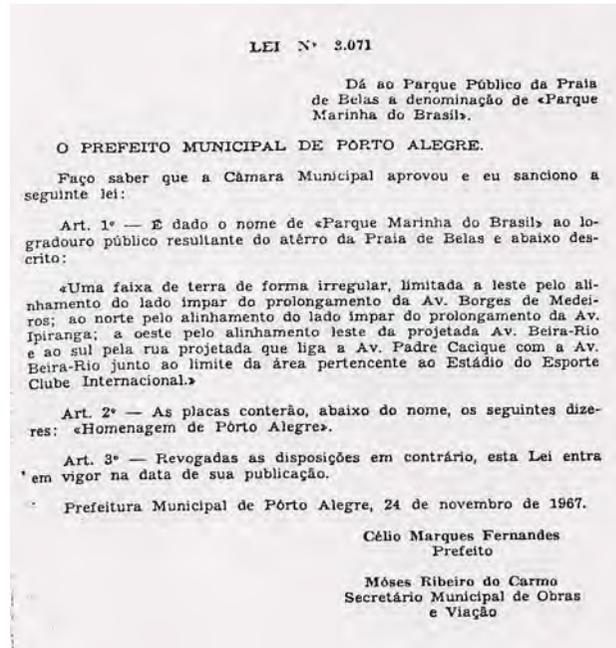


Figura 124 – Lei nº 3071, de 24 de novembro de 1967.

Plano Diretor, através da resolução nº 202, homologada pelo Prefeito Célio Marques Fernandes, estabelece um pré-zoneamento do Parque, dos equipamentos previstos na lei nº 2907 de 1966. A Lei nº 3071 confere ao Parque da Praia de Belas a denominação de Parque Marinha do Brasil. No início da década de 70, foi elaborado estudo de tratamento paisagístico pela Divisão de Planejamento Urbano – SMOV para a utilização imediata da parte já aterrada. Em 1975, foi iniciado o aterro do dique de proteção às enchentes do Rio Guaíba, no trecho da Praia de Belas, pelo DNOS, sobre o qual seria executada a Avenida Beira-Rio. Nesse ano, lançou-se também o Projeto Renascença ao qual se integrou o Parque Marinha do Brasil, possibilitando sua realização.

Ainda, o Plano de Diretrizes apresentou as principais leis que acarretaram modificações significativas na área de localização do Parque. Dentre elas destaca-se a Lei nº 2694, de 30 de dezembro de 1963, que alterou o projeto de urbanização da área da Praia de Belas, resultante do aterro do Rio Guaíba, determinando, entre outras questões, a construção da Av. Beira-Rio e de um parque situado na área do artigo em questão. Por meio da Lei nº 3071, de 24 de novembro de 1967, é conferido ao Parque Público da Praia de Belas, resultante do aterro, a denominação de “Parque Marinha do Brasil”, descrito como: “Uma faixa de terra de forma irregular, limitada a leste pelo alinhamento do lado ímpar do prolongamento da Av. Borges de Medeiros; ao norte pelo alinhamento leste da projetada Av. Beira-Rio e ao sul pela rua projetada que liga a Av. Padre Cacique com a Av. Beira-Rio junto da área pertencente ao Estádio do Esporte Clube Internacional.” Tal lei também estipulava que, nas plantas, abaixo do nome, deveria conter os dizeres “Homenagem de Porto Alegre”.

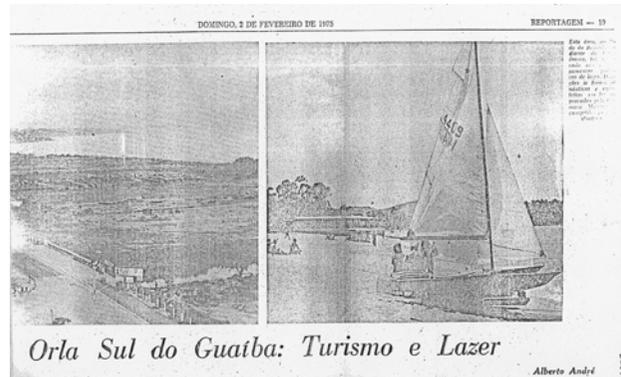
Em sua contextualização sobre o assunto, o Plano trouxe uma crônica de Ary Veiga Sanhudo, publicada em 1975, no livro *Porto Alegre, Crônica da minha Cidade*<sup>14</sup>. Intitulado de *Praia de Belas* o texto fala um pouco da história de formação do local e as lendas para a escolha do seu nome. Entretanto, o mais interessante sobre o texto está na exposição que fez acerca da situação do bairro naquela época, em que o local existia muito mais em planos e projetos do que efetivamente em construções. Além da predominância do tom “parado” do aterro, no local havia apenas esboços de ruas e alguns canteiros, arrematados a norte pela ponte de concreto, situada no futuro prolongamento do Arroio

14. Editora Movimento – 1975.

Dilúvio. Segundo o autor, o Praia de Belas “é um bairro planejado e que um dia será um dos mais belos e modernos quarteirões da cidade.”

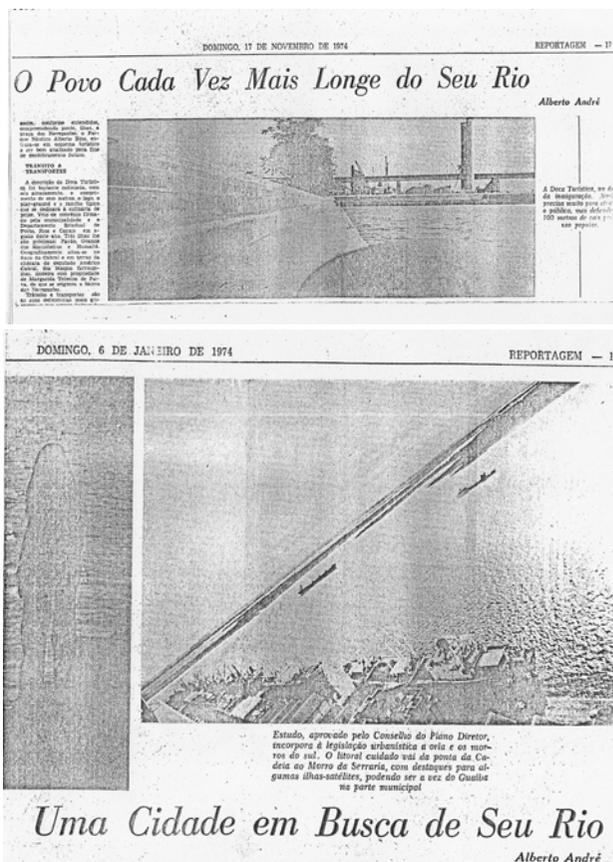
Acompanhando a crônica, o documento apresentou reportagens da década de 70, as quais evidenciam a situação da região na época. Os artigos de jornal destacam o Guaíba em termos de sua importância para a cidade como conformação de orla urbana e como local de turismo e lazer. Também é notícia dessa época a inclusão na legislação urbana da orla ribeira e dos 29 morros de Porto Alegre, de modo que qualquer intervenção nessa área fosse objeto de licenciamento.<sup>15</sup> A atitude visava à finalização da ação predatória sobre essas zonas e sua gradual recuperação. Em contraposição às reportagens que ressaltam as qualidades paisagísticas ou monumentais da orla do Guaíba<sup>16</sup>, outros artigos retratam as preocupações quanto ao descuido e poluição do rio, provocados por produtos químicos ou despejo de esgoto nele lançados<sup>17</sup>:

... Se os apelos não forem atendidos em breve, do colorido alegre de suas praias, outrora repletas de banhistas, só restarão lembranças e fotografias de velhos e saudosos tempos em que o porto-alegrense podia fruir plenamente os fins de semana veranís. Então, o Guaíba servirá, apenas, para refletir o pôr-do-sol, ...  
O porto alegreense tem um dos mais belos rios do mundo, e já não pode aproveitá-lo. A sua cor, ainda que barrenta, era saudável. Agora, o estuário começa a ficar negro e já desprende até mau cheiro, o mesmo que as chaminés da Borregaard lançam contra a cidade.<sup>18</sup>



Figuras 125, 126 e 127 – Reportagens da década de 70 sobre a relação da cidade com o rio.

- 15. Uma Cidade em Busca de Seu Rio (domingo, 06 de janeiro de 1974), Alberto André.
- 16. ANDRÉ, Alberto. Orla sul do Guaíba: turismo e lazer (domingo, 02 de fevereiro de 1975); Chaminé da Ponta da Cadeia: Um Marco Definitivo no Perfil da Cidade (domingo, 18 de agosto de 1974, Correio do Povo).
- 17. POLI, Paulo Um Rio Pede Socorro (domingo, 25 de agosto de 1974, Correio do Povo); Uma nova visão do rio Guaíba: manchas oleosas, lodo no fundo e detritos flutuando .... ANDRÉ, Alberto. O Povo Cada Vez Mais Longe do Seu Rio (domingo, 17 de novembro de 1974, Reportagem 17); - Jornal Folha da Tarde - Distensão urbana.
- 18. POLI, Paulo. Um Rio Pede Socorro (domingo, 25 de agosto de 1974, Correio do Povo).

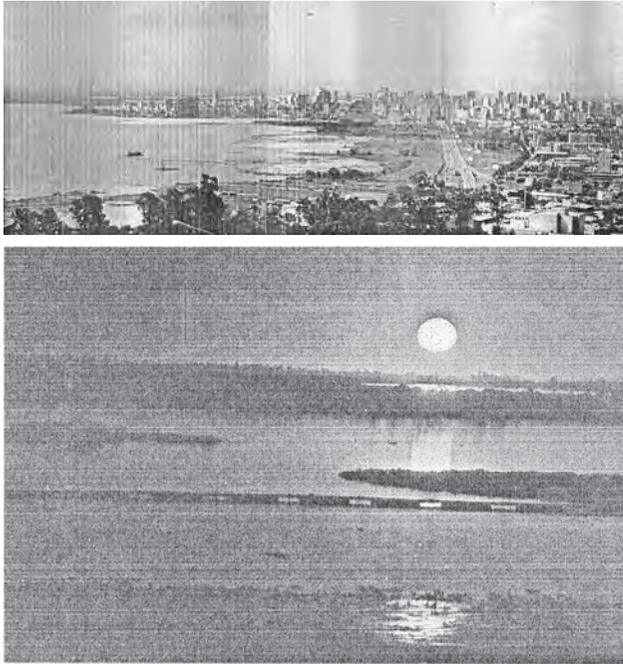


Figuras 128 e 129 – Reportagens da década de 70 sobre a relação da cidade com o rio.

As citadas chaminés da Borregaard fazem referência à indústria localizada na cidade de Guaíba, na margem oposta ao bairro Praia de Belas, responsável pelo lançamento de produtos químicos que acarretaram as ditas manchas de óleo na superfície aquática. Somado a isso, a poluição das águas era agravada pelo esgoto que, até então era lançado em diversos pontos do Guaíba. A partir de 1975, seria canalizado e depositado a 700 metros

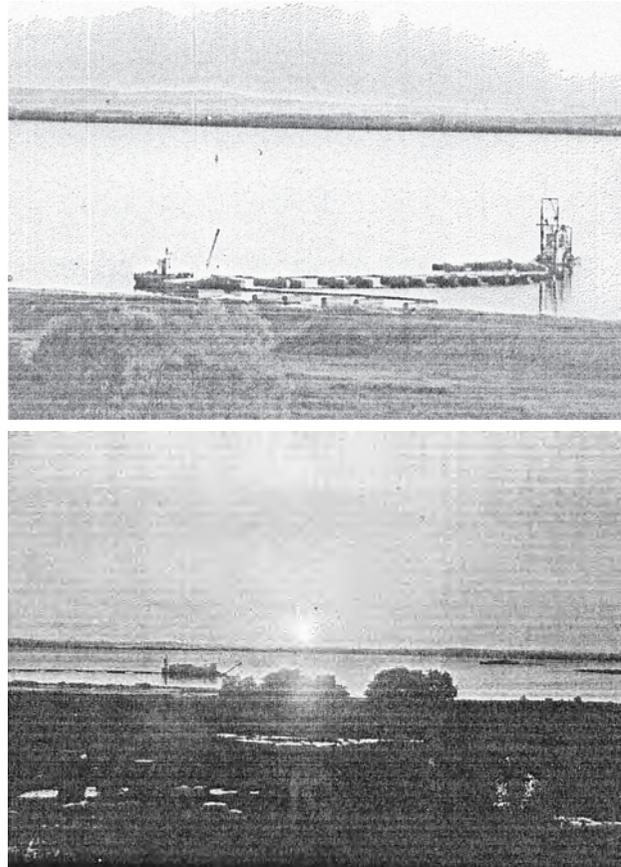
da sua margem esquerda, a 15 metros de profundidade, porém sem a necessária construção conjugada de usina de tratamento, para evitar a poluição das águas. Tais reportagens demonstram o conflito existente desde a década de 70 entre as iniciativas para a preservação e valorização da orla ribeira, em contraposição às atitudes impensadas em termos de qualidade do uso aquático em benefício da população. Além disso, evidenciam como já naquela época a poluição consistia em problema para a superfície aquática, acarretando no uso que a cidade dela fazia.

Complementando as discussões a respeito da área, *Distensão urbana*, artigo publicado no Jornal Folha da Tarde, traz uma reflexão sobre as revisões feitas nos anos 70 acerca do centro de Porto Alegre, quando foram tomadas medidas para beneficiar o pedestre e “humanizar a cidade”. Assim, algumas ruas foram fechadas ao trânsito de veículos e foi criado o Centro Cultural de Porto Alegre, pela junção das Praças Rio Branco e Alfândega. Almejava-se que a criação de logradouros de lazer, recreação e cultura seria reforçada com a implantação do Projeto Renascença, que implicaria com diversas transformações e melhorias de ruas e bairros das adjacências do centro. A reportagem salienta que os benefícios não viriam apenas em esgotos, iluminação e água, como também em pavimentação e áreas verdes, cujo maior expoente centrava-se na construção do Parque Marinha do Brasil, com área superior à do Parque da Redenção, previsto para ser dotado de equipamentos destinados a atividades recreativas, esportivas, culturais e de diversão pública, além de contemplativas e complementares.



Figuras 130, 131, 132 e 133 – Imagens apresentadas no Plano Preliminar de Diretrizes - sítio onde seria implantado o Parque Marinha do Brasil e fotos da paisagem ribeira a ser explorada nos projetos.

Ilustrando o documento, as fotografias apresentadas reforçam a ideia de valorização do potencial paisagístico da área, privilegiada pelo contato com a ampla paisagem ribeira e pelo marcante pôr-do-sol. Essas imagens embasam a formatação do Plano que apresenta em seu escopo variados objetivos, como o levantamento de dados históricos e de comunicação social. Também se propôs a análise do grau de relacionamento do Parque com os elementos adjacentes, tais como os componentes do Guaíba (orla, ilhas, potencial aquático, etc), da cidade (comunidade próxima e comunidade distante, esquema de circulação, principais características da população,



etc), da região metropolitana, do dique de proteção contra as inundações, entre outros elementos que poderiam interferir na conformação do novo Parque.

Além disso, o Plano Preliminar de Diretrizes objetivava conceituar a natureza do parque, tomando como base os estudos quanto a sua capacidade de atendimento, condições locais e regionais, tipo provável de usuário (composição etária, nível socioeconômico, etc) e modo de integração na vida da cidade. Como resultado dessa

pesquisa, o Plano previa o estabelecimento de um programa de necessidades dotado das funções que o Parque devesse oferecer à população, de acordo com sua proposição de estabelecer atividades ao ar livre. A composição do zoneamento para essas atividades também estava incluso no escopo do documento, de maneira a gerar as diretrizes gerais que norteariam o desenvolvimento de um Plano Piloto, o qual serviria de referência para a configuração dos projetos.

Anteriormente a qualquer proposição para um Plano para o Parque Marinha do Brasil, no entanto, o estudo de diretrizes sugere a análise dos elementos da paisagem natural que se relacionam direta ou indiretamente com o futuro parque. Aspectos relacionados ao Guaíba, como questões físico-visuais da orla, do arquipélago de ilhas do estuário, bem como seu imenso potencial como superfície aquática, foram tomados como prioridade nessa pesquisa preliminar, tendo em vista a forte vinculação que se pretendia alcançar entre o parque e o rio. Uma vez que o Guaíba margeia Porto Alegre a oeste em quase toda a sua extensão, em que se percebe como característica marcante nessa paisagem o pôr-do-sol, salientou-se a importância da adequada integração que os projetos deveriam estabelecer entre a cidade e a paisagem ribeira. Desse modo, o objetivo era promover a participação do Guaíba no cotidiano do porto-alegrense, como meio de diminuir o isolamento que existia entre ambos. Uma série de questões colaborou para essa segregação cidade-rio, das quais se destaca o extenso prolongamento da zona portuária, desde a fronteira norte da cidade até a Ponta da Cadeia (Usina do Gasômetro), onde o contato da população com o rio era praticamente nulo, tendo

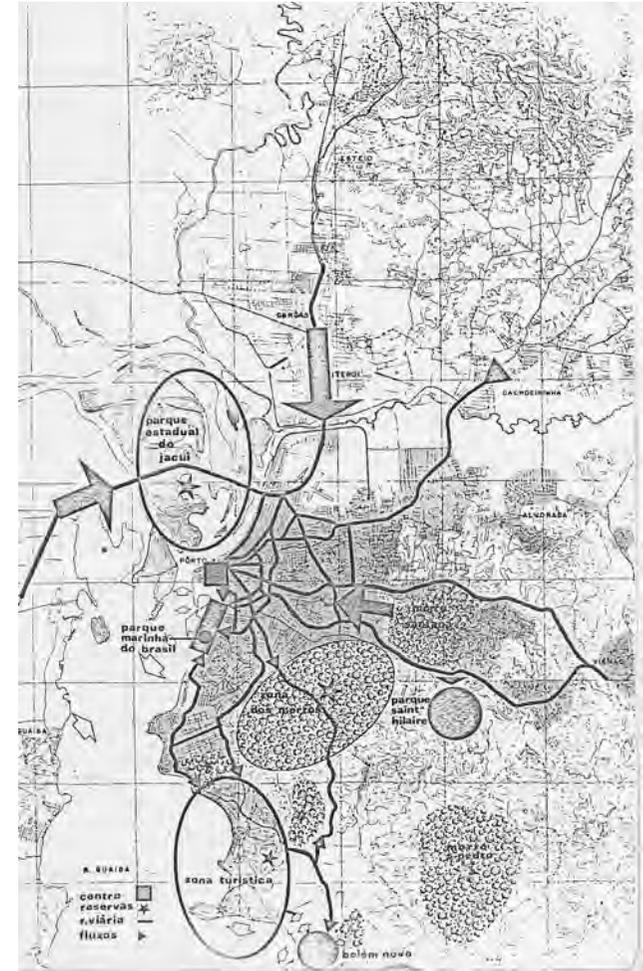


Figura 134 – relação do parque com a cidade de Porto Alegre e a região metropolitana.

em vista as barreiras físicas e visuais, evidenciadas pelo muro da Mauá e pelos próprios galpões portuários.

Outro fator bastante significativo para o agravamento dessa segregação centrava-se no sistema de proteção contra as cheias de Porto Alegre, constituído por avenidas

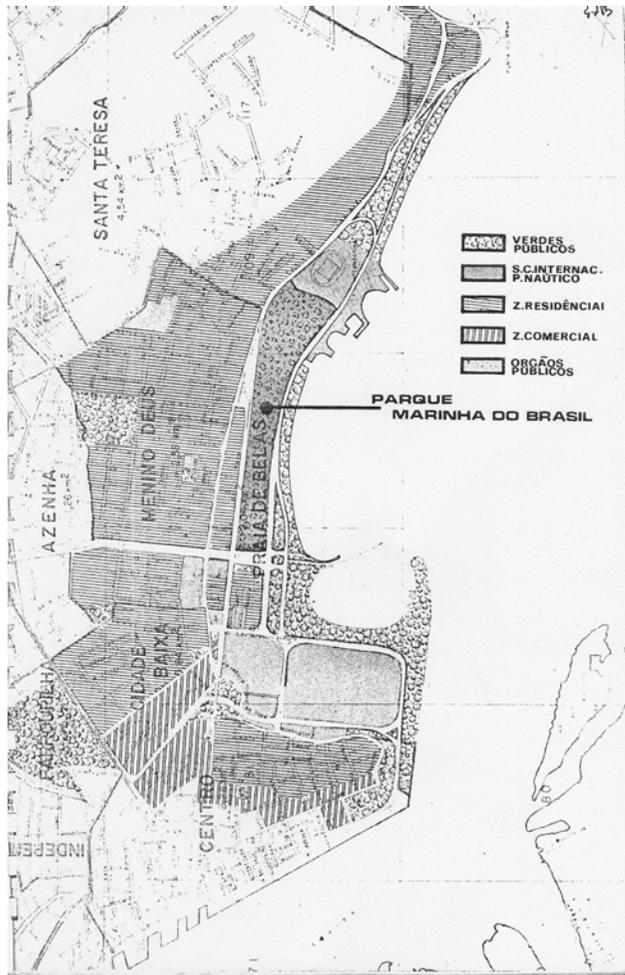


Figura 135 – relação do parque com seu entorno próximo.

em cota superior ao rio, aliada à cortina de concreto formada pelo muro da Mauá. Esses elementos criam efetivamente uma barreira física e visual entre a cidade e o rio, comprometendo esteticamente o contorno de orla porto-alegrense. As privatizações e fechamentos da orla que se sucederam na beira do Guaíba, em especial na

zona sul da cidade, também constituíam fator de extrema relevância para o isolamento do rio. Clubes sociais e náuticos, centros esportivos particulares, indústria naval – Estaleiro Só –, entre outras construções, como habitações irregulares, constituíam uma sucessão de bloqueios para o contato da população em relação ao rio, tornando suas margens um privilégio para a minoria. O trecho de orla com caráter público tinha expressão apenas em Ipanema, onde, entretanto, as praias apresentavam grande ameaça de poluição das águas. Embora a beleza da paisagem ribeira e da forte atração que as atividades aquáticas exerciam, o Plano Preliminar concluiu que o Guaíba não participava da cidade.

O mesmo fato ocorria com as Ilhas que compunham o estuário, que embora apresentassem grande qualidade paisagística, caracterizavam-se pela quase inexistente participação no cotidiano urbano. Algumas atitudes, como leis e decretos que colocam as ilhas como objeto de licenciamento para qualquer uso, ou que tornam o Delta do Jacuí uma área de Parque Público e Reserva Biológica, agiam no sentido de preservar o arquipélago, sem, no entanto, alcançarem a aproximação de suas atividades à população.

Através dessa análise, o estudo de diretrizes concluiu que mesmo com a justaposição da cidade com o rio não houve, até dada circunstância, estímulo suficiente para a promoção de sua espontânea ligação. Desse modo, pretendia-se que os futuros projetos criassem meios de estabelecer elos que provocassem essa vinculação de maneira mais intensa e que, inclusive, apresentassem soluções para minimizar as já existentes barreiras físicas e visuais, responsáveis pelo reforço de tal segregação.

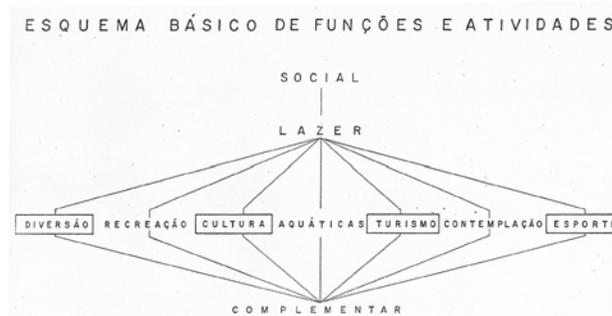


Figura 136 – Esquema básico de funções e atividades para o Parque Marinha do Brasil.

Assim, apontou-se o Parque Marinha do Brasil, implantado na margem do Guaíba, como potencial e essencial elemento de constituição do elo da cidade com o rio. Atividades aquáticas, vinculadas a outras de lazer, deveriam propiciar à população uma série de possibilidades para o uso do parque, aproximando, então, os usuários do rio, da orla e das ilhas adjacentes.

Referente à localização, o estudo procurou salientar as relações do parque com a cidade e também com a região da grande Porto Alegre. No que tange a questão urbana, apontou-se para o fato do Parque estar implantado no bairro Praia de Belas, totalmente inserido em área remanescente do aterro do Guaíba, em um núcleo urbano em formação. Além do Parque, em meados dos anos 70, estavam contidos nessa gleba os centros Administrativos Federal, Estadual e Municipal, bem como outros prédios públicos isolados, a exemplo da SPM e IPERGS. Em dada circunstância o uso habitacional existente na região era relativamente pequeno, porém com previsão de crescimento e concentração na fronteira leste do Parque. Nas adjacências, conformando parte integrante da comunidade do Parque Marinha do Brasil,

destacou-se a relação com os bairros Menino Deus, Santa Tereza, Cidade Baixa e um setor da Área Central (zona residencial – ZR3).

Delimitado pelo Guaíba, pelas Avenidas Borges de Medeiros, Ipiranga e Beira-Rio (em execução na época), o Marinha caracterizava-se pela facilidade de acesso por se localizar junto a avenidas importantes do sistema viário da cidade. Entretanto, na mesma medida que essas vias proporcionavam boas possibilidades de acesso através de veículos, também geravam barreiras em relação à acessibilidade franca do pedestre. Fato esse que merecia atenção especial e sobre o qual as propostas para o Parque precisariam oferecer respostas. Se em relação às delimitações viárias o Plano previa certas precauções, referente ao limite com o Guaíba vislumbrava a possibilidade de criação de um polo de irradiação turística, proporcionado pelas infraestruturas de atividades aquáticas que ali poderiam ocorrer, tornando-se, inclusive, fator de ligação do Parque com os demais equipamentos de lazer da orla do Guaíba (Doca Turística, Clubes Náuticos ao Norte e Balneário ao Sul).

As delimitações terrestres e aquáticas do Parque gerariam a possibilidade de interligação por diferentes modos com a região adjacente a Porto Alegre. No sentido norte-sul, a Av. Beira-Rio consistiria em meio de vinculação com a Mauá, Castelo Branco, BR 116 e Free-way, propiciando a aproximação da população distribuída em cidades da grande Porto Alegre. Paralelamente a isso, a proximidade com a superfície aquática oportunizaria a vinculação com as ilhas do Delta do Jacuí e suas Reservas Biológicas. As potencialidades do Guaíba em oferecer atividades aquáticas, como

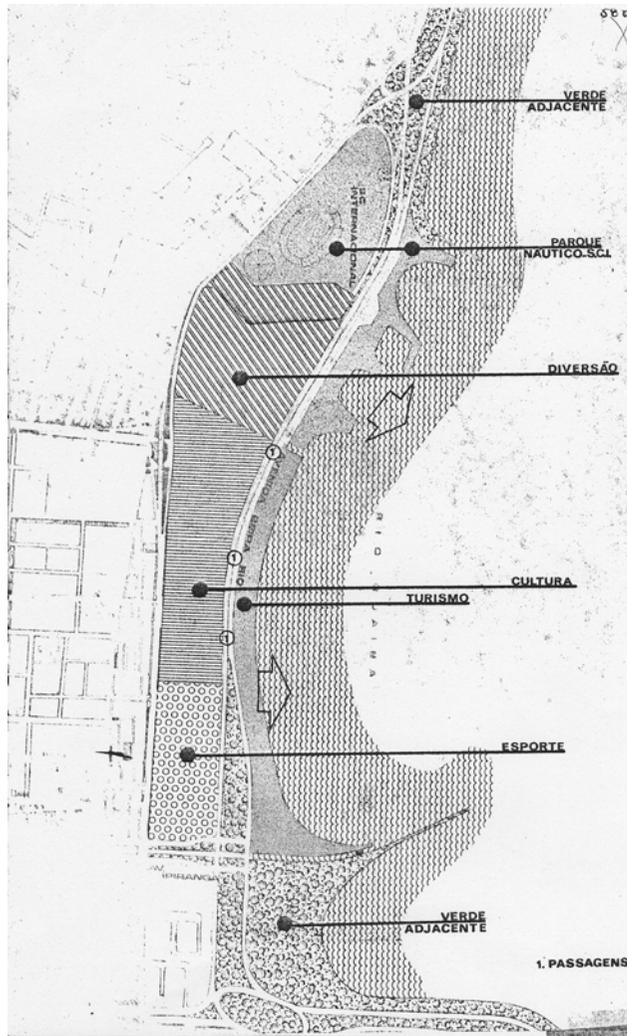


Figura 137 – Pré-zoneamento definido para o Parque Marinha do Brasil.

passeios turísticos, motonáutica, pesca, etc, sediadas junto ao Parque, incentivarão o intercâmbio com as ilhas. Não se pode deixar de considerar que a fronteira sul do Parque, configurada pelas estruturas de ginásio e

estádio do Esporte Clube Internacional, coloca a região na rota de grandes encontros esportivos, os quais são responsáveis pela enorme atração de usuários em busca de lazer. Desse modo, a associação de todos estes fatores poderia conferir ao Parque Marinha do Brasil uma conotação metropolitana.

Com características de um Parque de abrangência regional e agregador de distintos condicionantes externos, o Marinha adquire uma conceituação bastante ampla. Por todos os fatores expostos, o Plano definiu que seu programa de necessidades devesse ser do mesmo modo farto, no sentido de mesclar atividades relacionadas ao esporte, às funções aquáticas, ao lazer contemplativo, bem como aliar espaços direcionados à aglomeração de massas e, concomitantemente, ao uso mais reservado, voltado à população do entorno. Apesar de se caracterizar como um extenso parque urbano, em virtude da sua elevada dimensão (em torno de 960.000 m<sup>2</sup>), o parque também deveria acolher funções que atendessem à escala de bairro. Isso porque as principais ruas do bairro Menino Deus (já bastante consolidado na época) desembocavam na Avenida Borges de Medeiros. Independente de sua conceituação local ou regional, o Parque deveria ter funções específicas especiais, constituindo um meio de ligação rio-cidade e favorecendo o intercâmbio com os demais equipamentos de lazer e locais de interesse paisagístico e ecológico situados junto a orla – Ipanema, Serraria, Ponta Grossa, Belém Novo, Lami e ilhas. Além disso, desejava-se que seu projeto vencesse as barreiras físicas e visuais existentes às margens do Guaíba e permitisse a integração da paisagem do Parque às visuais da cidade e do grande estuário ribeiro.

Tendo em vista o que se esperava do parque em termos de atendimento aos anseios urbanos, de ordem psicológica, estética, ecológica, de salubridade, entre outros, o Plano definiu um esquema básico de funções e atividades, divididas em social, lazer e complementar. Embora existissem as faixas adjacentes, configuradas pela atribuição social e pelos usos complementares, a maior gama de atividades estava relacionada ao lazer. Segmentado por esportivo, turístico, cultural e de diversão, tais programas se distribuíam em espaços recreativos, aquáticos e de contemplação. Como base para um programa de necessidades, o Plano definiu um mínimo de elementos para cada atividade prevista.

Assim, no que se refere à diversão pública foi elencada a necessidade de parque de diversões, esplanada para circo e pista para patinação. Em termos de recreação, previram-se equipamentos diferenciados para a faixa infantil, para a infanto-juvenil e para a juvenil. Alusivo à cultura, imaginou-se espaço para exposição ao ar-livre, teatro de arena, museu aquático (fauna e flora), sea – aquarium, local para leitura e espaço para comemorações cívicas. Relativo ao turismo determinou-se a criação de um cais turístico e de um bar flutuante. O esporte foi seccionado em individual – atletismo, aeromodelismo e pedestrianismo – e coletivo – futebol, futebol de salão, bola ao cesto, voleibol e tênis. Pertencente ao universo aquático mencionou-se modelismo naval, pesca e motonáutica. Em termos de atividades contemplativas, o programa estipulou a criação de solários e “amenizações”. Por fim, as ocupações complementares ficariam a cargo de administração, segurança, comunicações, abastecimento, circulação, transporte, estacionamento, entre outras que se tornassem necessárias.

Embora a determinação tão rígida de todas as atividades propostas, o Plano Preliminar de Diretrizes permitiu que os projetos crescessem ou eliminassem alguns componentes, desde que devidamente justificado e aprovado pela Supervisão de Planejamento Urbano. Além disso, os elementos do programa também poderiam ser misturados ou superpostos, conforme sua rotatividade de uso. Com isso, visava-se a multiplicação da capacidade de atendimento dos espaços, evitando possível ociosidade de determinadas áreas. O Plano não apenas esboçou o esquema básico de funções e atividades, como também definiu um pré-zoneamento da área do Parque. Propuseram-se quatro setores principais, denominados pela atividade de maior alcance, contendo, contudo a presença de outras funções menores. Em termos de atividades de abrangência metropolitana e regional, destacaram-se os setores de turismo, diversão, cultura e esporte. Denominadas de atividades locais, salientou-se a recreação, usos aquáticos, contemplativos e complementares. Ainda, o zoneamento frisou a necessidade de previsão de passagem de pedestres, como uma demanda para vencer as já expostas barreiras físicas provocadas pelo entorno conformado por grandes avenidas urbanas.

Interligada direta ou indiretamente com o restante dos setores, era de atribuição exclusiva e específica da zona turística a integração do Parque com o Guaíba. Responsável pelo elo rio-cidade, esse setor deveria promover a movimentação dos usuários junto ao rio, propiciando a criação de um polo de irradiação turística. Implantado em uma posição central em relação à orla porto-alegrense, o Parque Marinha do Brasil apresenta

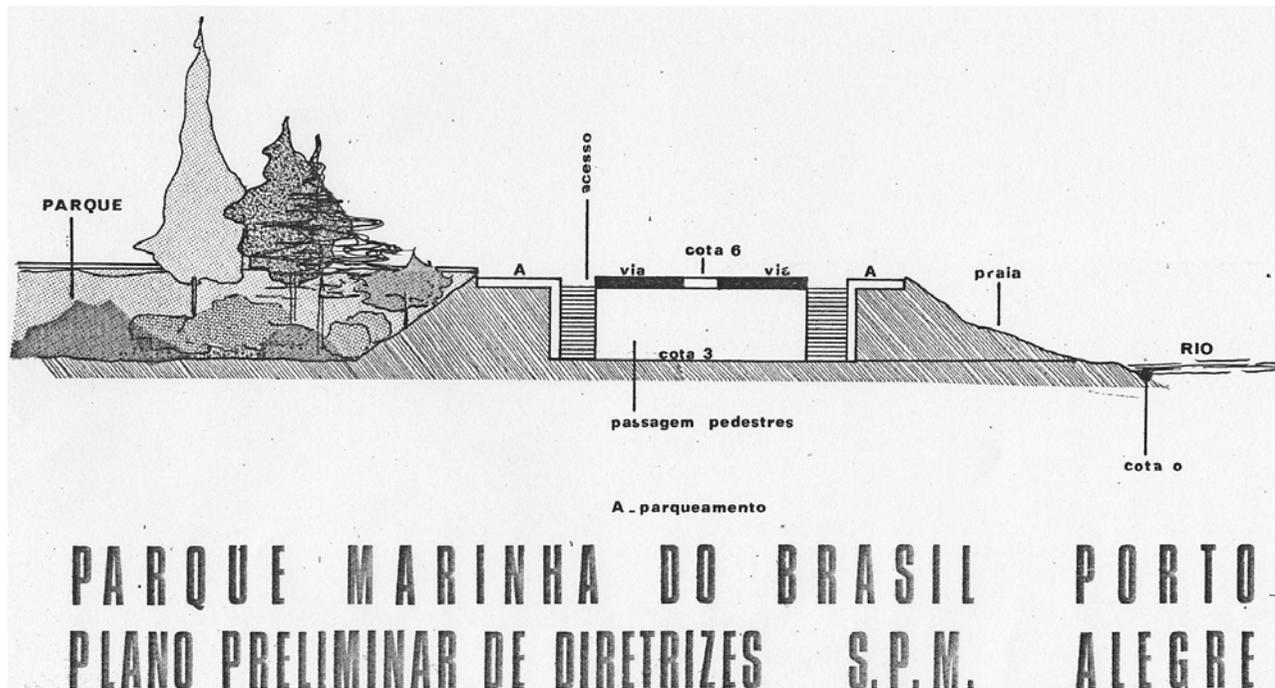


Figura 138 – Corte transversal do Parque, demonstrando a diferença de nível entre a Avenida Beira-Rio, o Parque e o rio Guaíba.

favorável localização para abrigar um cais turístico. Desse modo, depositava-se nesse ponto a capacidade de estabelecer um satisfatório intercâmbio do Parque com outros locais de lazer, de interesse paisagístico e de conteúdo ecológico, do Município ou da própria região metropolitana. É destaque para essa integração, ao norte, as ilhas que compõem o Parque Estadual Delta do Jacuí e, ao sul, Ipanema, Ponta Grossa, Belém Novo, Lami, Ilha das Pedras Brancas e Itapuã.

Zoneadas na ala sul do parque, as atividades ligadas à diversão pública se relacionavam com as consagradas estruturas de ginásio e estádio do Esporte Clube Internacional. Tendo em vista a afinidade estabelecida entre

essas atividades, tanto pela diversão, quanto pela aglomeração de pessoas, elas foram posicionadas em áreas bastante próximas. Em virtude das funções de grandes massas de pessoas, nessa zona também se estabeleceu o posicionamento de estacionamento com maior porte. O Plano ambicionava que o setor de diversão do Parque juntamente com o complexo do Internacional formasse um núcleo integrado de diversão.

Localizada entre o setor de diversão (a sul) e o de esporte (a norte), a área voltada para a cultura deveria situar-se na parte mais central do Parque. Por estar em uma zona de menor influência em relação ao tráfego de veículos, e por isso mais tranquila em termos de ruídos,

o setor cultural posicionava-se em um ponto nobre e privilegiado do Parque, condizendo com o que se esperava dele em termos de entretenimento da população. Museu-aquário de fauna e flora aquática, sea-aquarium, local para comemorações cívicas, espaços de leitura e contemplação, entre outras atividades, deveriam estar relacionadas ao setor cultural. Também se desejava que nessa zona houvesse a incorporação de elementos plásticos de significação, como esculturas ou monumentos, demarcando não apenas o ponto central e diferenciado do Parque, como também o seu intuito em promover a cultura para as massas.

Na outra extremidade do parque, em contraponto ao setor de diversão, situaram-se as atividades esportivas, como futebol, voleibol, tênis, basquete, aeromodelismo, ciclismo, etc. Tendo em vista os usuais barulhos provocados por competições esportivas, em especial quando acompanhadas de espectadores, julgou-se que essa zona não sofreria tanto o impacto do ruído gerado pelo intenso tráfego das avenidas adjacentes ao parque. Além disso, estando no extremo norte do Parque, funcionaria como uma âncora de atração de pessoas, nas proximidades do acesso de três avenidas.

Além da organização do parque por setorização, o Plano definiu a implantação de atividades recreativas, aquáticas, contemplativas e complementares vinculadas de acordo com o setor a serem localizadas. Em termos de recreação, por exemplo, foi estipulado que deveriam se distribuir de maneira homogênea por toda a extensão do Parque, tendo em vista atender o maior número de pessoas, em especial moradores do entorno. Já em relação às funções aquáticas, as atividades poderiam estar no

setor cultural, interligadas com aspectos de fauna e flora, no setor esportivo, na configuração de modelismo naval, ou no turístico, através da pesca, motonáutica, passeios de barco, etc. Do mesmo modo que as recreativas, as atividades contemplativas poderiam se disseminar espontaneamente pelo Parque, ora como espaços de estar ou solários, ora como recantos de visuais livres, em que fosse possível a apreciação da paisagem e do pôr-do-sol. As atividades complementares, como segurança, comunicação, transporte e estacionamento, funcionariam em dependência e auxílio ao restante das funções, por isso sua localização deveria ficar de acordo com a demanda de cada setor.

Por fim, na proximidade da transição entre os setores e no ponto central do parque, zonearam-se três passagens de pedestres, localizadas a aproximadamente 300 metros uma da outra. Tais ligações funcionariam como galerias sob a Av. Beira-Rio, unindo os usuários do Parque à orla do rio, sem a interferência do tráfego de veículos. De modo inverso, as pessoas que chegassem ao Parque pela borda aquática, por embarcações, por exemplo, também poderiam acessar o interior do Marinha no nível do rio. Pela facilidade de acesso ao Parque através de veículos, áreas de estacionamento também deveriam ser previstas ao longo das avenidas Beira-Rio e Borges de Medeiros, em escala menor ao estacionamento proposto no setor de diversão.

Embora a rigidez na determinação de localização das atividades, o Plano previa espaço para que o pré-zoneamento proposto sofresse reformulações, desde que devidamente fundamentadas. Além disso, existia a intenção de que as propostas sugerissem terraplanagens

para contornar a barreira visual provocada pela Avenida Dique (Beira-Rio), com o intuito de alcançar a paisagem e a aproximação com o rio, algo tão almejado pelas Diretrizes para o Parque. Mesmo que no Plano não tenha sido dado muito enfoque para os elementos construtivos a serem inseridos no Marinha, o estudo pontuou que eles deveriam se caracterizar pela integração com os demais componentes do Parque, não assumindo posição de destaque no conjunto.

O Plano Preliminar de Diretrizes constituiu uma espécie de edital que definiu o que se desejava para o parque no âmbito metropolitano, regional e local. Em termos de programa de necessidades e de zoneamento o Plano foi também bastante específico e delimitador. Diante disso, a partir da análise das três propostas em conjunto é importante observar que as peças de composição são similares a todos os projetos, o que fundamenta e justifica a proposição da tese de ressaltar as diferentes hipóteses adotadas para um mesmo problema do projeto arquitetônico: o parque urbano configurador de orla.

### **3.4 Proposta I**

#### **Arq. Ivan Mizoguchi e Arq. Rogério Malinsky**

O projeto indicado como vencedor é de autoria dos arquitetos Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky, que na sua concepção contaram com a assessoria técnica do engenheiro agrônomo Newton Martins (setor de vegetação), engenheiro Paulo Muratore (projeto viário, geométrico e pavimentação), prof. Fandila Reginato (recreação),

prof. Edgar Guimarães Machado (esporte), arquiteto Benno Sperhake (estruturas), engenheiro Ivaldo Souza Argoud (eletricidade), engenheiro Erico Paulo Diehl Peixoto (setor pluvial, água e esgoto) e Carlos Alberto Gravina (programação visual). Colaboraram ainda para o projeto Maria Dalila Bohrer, Icaro Toshio Mizoguchi e Mário Dani, além do fotógrafo João Alberto Fonseca da Silva, e dos responsáveis pela maquete Paulo de Tarso Muller, Clauton Scholl Pinheiro, Sara Inês e Dora Orth.

#### **MEMÓRIA<sup>19</sup>**

*Equilibrar as tensões internas da vida urbana, eis a função primordial de um parque implantado no centro da grande cidade – a cidade industrial do século XX.*

*Nessa tarefa, se encontra o esforço de exaltar os verdadeiros parâmetros da escala humana: o direito à paz, à harmonia, à beleza, à criatividade em oposição aos parâmetros maquinistas que orientam a construção das nossas cidades. Este é o elogio maior que se pode fazer à vontade porto alegre de construir um parque de quase 50 ha no meio da sua paisagem urbana.*

*Nossa ideia se define a partir do uso de dois grandes eixos disciplinadores:*

##### **1. Eixo Verde**

*Caminho principal longitudinal, que acompanha a geografia longa do parque, propõe, numa linguagem clara, sintética, precisa, e por isso mesmo acessível a todos, a compreensão espacial*

19. Texto extraído da prancha original do projeto, cedido por Maria Dalila Boeher (Pranchas 01 e 02 – *Proposição*).

20. Entrevista com Ivan Mizoguchi, realizada em 30 de agosto de 2010, Porto Alegre.

global do parque. Um eixo dinâmico pela complexidade de funções que orienta e disciplina. Da sua sombra e por entre os troncos das árvores de grande porte que lhe dão feição se descobre, caminhando, os diversos espaços e atividades que são sua própria extensão. Vê-se aí a ideia da “rua”, local de encontro e passeio, colocada dentro do verde do parque – a paisagem natural. Numa integração dos complementos que a vida nas cidades exige.

### 2. Eixo aquático

O eixo aquático tem a força simbólica da reconquista do Rio Guaíba pelos habitantes de Porto Alegre, por isso o seu traçado expressa a energia determinada com que se vencem as barreiras – no parque, representadas pela separação que a Av. Beira-Rio propõe ao rio e à cidade – e se ultrapassam os limites – o “Portinho” está dentro do Guaíba, no seu elemento natural, a água, no horizonte dos 360º – o rio conquistado! Não à timidez de quem fica na margem e sim àquela coragem açorianiana que percorreu o caminho das águas.

Na ponta, fixado, o marco dessa reconquista – três lâminas de concreto apontadas na direção do pôr-do-sol – o espetáculo da natureza mais apreciado e comentado por quem vive ou visita Porto Alegre. É aí que, naturalmente, se implantam o sea-aquarium, o nautimodelismo, os ancoradouros, o movimento das velas, etc...

Os modelados do terreno são propostos, alguns modelados no terreno em função da dinâmica

natural que se quer dar ao parque – propiciam a surpresa e a renovação das descobertas.

Os caminhos ondulam por sobre esses modelados. Os poucos modelados que ultrapassam a cota da Av. Beira-Rio têm o sentido de despertar a curiosidade pelo convívio intenso com o rio. Não se pretende que se veja o rio apenas de longe, numa aceitação da presença da avenida. Existe o “portinho” como se sabe.

### 3. Lagos e canais

Os lagos e canais tem também um caráter integrador – pela força intrínseca que contém a água. Pode-se dizer – orientam os sentidos do usuário – observador. Enlaçam a paisagem, ora plácidos e serenos, ora barulhentos – Lago das Pontes.

*... A visão humanística dos meios e modos aprimorados de tratar o espaço físico – projeção do homem como ser. A natureza só se pereniza com a presença humana.*

V. ARTIGAS

### **DEFINIÇÃO DE PROJETO**

Os versos acima foram extraídos da memória do projeto e sintetizam a concepção primordial utilizado para a elaboração da proposta que busca aliar os modernos conceitos recreacionistas com as antigas funções sociais dos logradouros públicos. O significado e a maneira de concretizar o objetivo implícito na concepção pro-

Figura 139 – Prancha original do concurso Proposições, contendo imagens referenciais, foto parcial da maquete, memória de projeto e equipe técnica.



jetual – servir à cidade – tornaram-se questões que amadureceram gradualmente em cada um dos autores, no decorrer de pesquisas bibliográficas, observações e experiências pessoais. Segundo Mizoguchi, a proposição básica que eles queriam passar, através do projeto, era a ideia de reconquista do rio.<sup>20</sup> Essa questão foi fortemente perseguida e defendida, tendo sido apoiada em pressupostos de características físicas do espaço. Em um primeiro momento foi considerada a localização do terreno, em frente ao Guaíba, que, por sua dimensão e amplitude ribeira, apresenta forte potencial paisagístico, reforçado pelo espetáculo do pôr-do-sol e pelas belas visuais das ilhas da margem oposta. Somada ao contato do terreno com a orla, a proximidade do local com o centro da cidade foi considerada bastante relevante para a constituição do parque urbano.

Quanto à metodologia de trabalho, foram elencados condicionantes básicos do projeto: integração do Parque Marinha do Brasil com a malha urbana existente; delimitação do Parque por uma série de vias urbanas com intenso fluxo de veículos; topografia plana fruto de aterro; necessidade de transposição física e simbólica da barreira da Avenida Beira-Rio, implantada na cota seis (três metros acima do Parque), em virtude da defesa contra as cheias. No que se refere ao programa sugerido, sinalizou-se a necessidade de pontuar a zona esportiva, a área de uso múltiplo para circo ou parque de diversões e a região cultural que contivesse museu-aquário, biblioteca e outras instalações. Além disso, como atividades que se vinculariam a essas de maior fluxo, era preciso prever áreas amplas para recanto infantil, passeio, patinação e área de estar.<sup>21</sup>

Como diretrizes básicas da proposta, considerou-se a necessidade de conceber um espaço público que fosse utilizado para caminhar, para oportunizar vivências e que, sobretudo, oferecesse ao usuário uma clara noção de orientação espacial. Referente à forma e à distribuição do programa, adotou-se o “conceito de *shopping-center*”, em que a circulação principal (ou o eixo condutor) une duas grandes áreas de atração, as chamadas âncoras. Ao longo desse eixo que liga as âncoras, desenvolvem-se atividades de menor porte, escala ou intensidade de aglomeração populacional. A partir desse conceito, então, foi desenvolvido o eixo vertebrador do projeto. Além da função de unir os dois extremos, esse eixo deveria, ao longo de todo o seu comprimento, representar um elemento de orientação do projeto. Essa via foi concebida como uma rua de passeio e não como um eixo monumental. Por isso, houve o cuidado com sua largura (8 metros), o formato do caminho e as espécies vegetais que a conformariam (ver *Croquis*).<sup>22</sup>

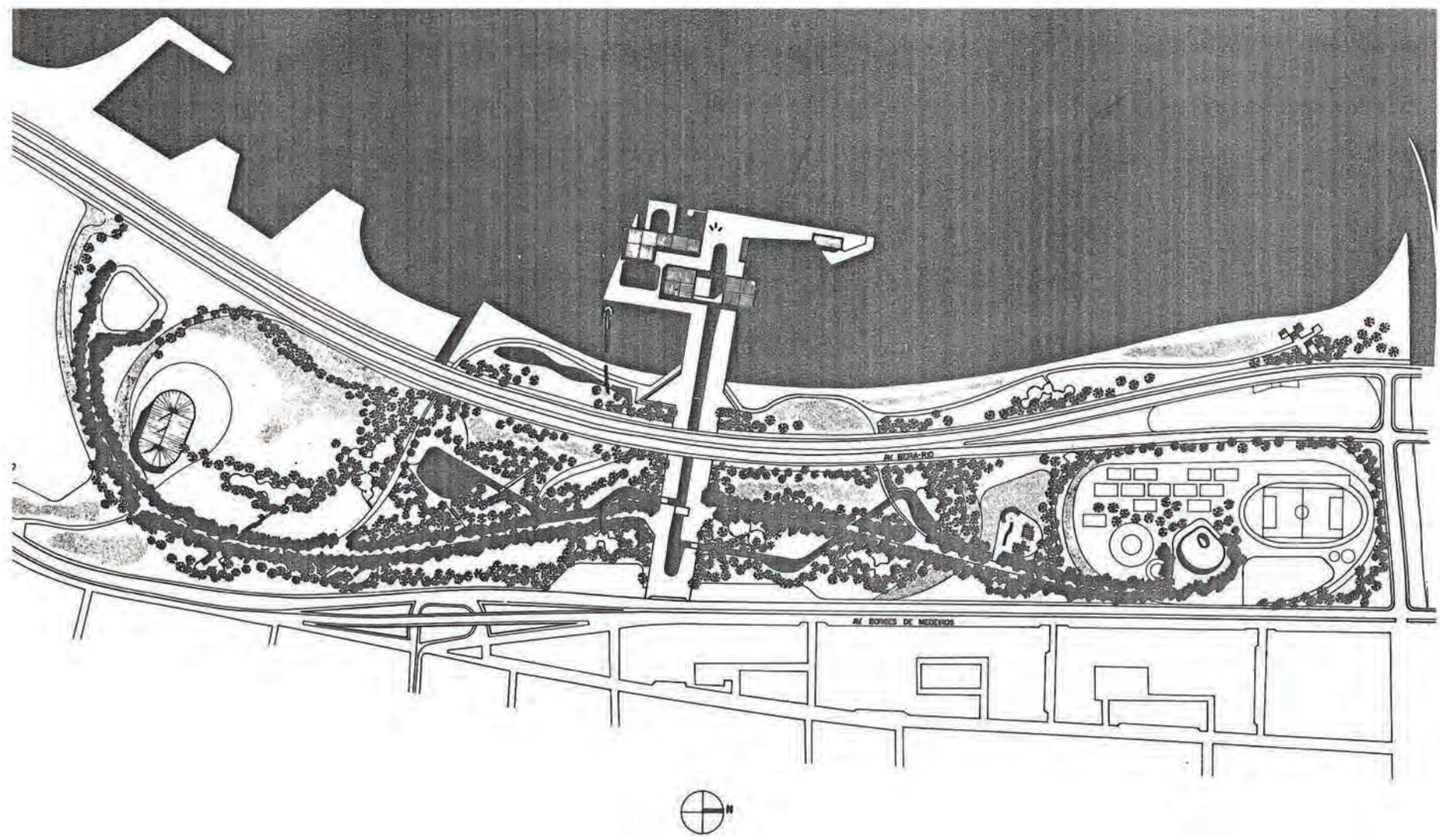
## PARTIDO

Quatro elementos constituem os ordenadores do projeto: eixo verde; eixo aquático; modelados do terreno; lagos e canais. O projeto se organiza no sentido transversal e longitudinal pela implantação de dois grandes eixos disciplinadores (ver *Planta Geral*). Densamente arborizado e cortando o Parque na sua maior dimensão – direção norte-sul – o eixo verde propõe a retomada do passeio na rua – a rua dentro do parque –, sugerin-

Figura 140 – material entregue no concurso - planta geral da proposta de Mizoguchi e Malinsky.

21. SONDERMANN, Susana. **Na beira do rio e maior do que a Redenção**. Jornal Correio do Povo – domingo, 24 de outubro de 1976.

22. Entrevista com Rogério Malinsky, realizada em 29 de julho de 2010, Porto Alegre. A prancha *Croquis*, indicada no texto, reúne vários esboços realizados por Malinsky, no decorrer da entrevista, como maneira de explicar o projeto.



PARQUE MARINHA DO BRASIL

PLANTA GERAL

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

do a linguagem orgânica dos jardins ingleses. Por outro lado, cruzando o Parque na direção leste-oeste, o eixo aquático é proposto como uma esplanada monumental retilínea, que avança sobre o rio, simbolizando a tão desejada reconquista do Guaíba. De forma hierárquica, ambos se cruzam e organizam as relações contextuais da cidade e da orla, promovendo a legibilidade integral da área urbanizada.

Pode-se dizer que o eixo verde abrange a dimensão global da área, uma vez que une, por meio de um caminho curvilíneo, os magnetos de atração norte e sul do Parque, representados por duas áreas de grande atratividade de público, a zona esportiva e a esplanada de diversões e espetáculos, respectivamente. Ao longo desse percurso, desenvolvem-se ambientes temáticos<sup>23</sup>, organizados como extensões do mesmo, atendendo ao programa de lazer infantil e infanto-juvenil. A temática de cada ambiente foi dada através da materialidade, baseada no uso do tijolo, da madeira, da pedra, ou mesmo, da mistura de diferentes elementos. Comum a todos esses ambientes é sua composição com a presença da água e dos desníveis.

A água representa o elemento de continuidade e de costura do projeto, pois o sistema de lagos e canais percorre toda a extensão do eixo verde, aproximando-se e afastando-se dos ambientes, de forma a gerar um percurso de pedestres, cuja tensão das curvas propicia mudanças de perspectivas e descobertas. Ao cruzar o eixo aquático, esse sistema transforma-se em um espelho da água que alcança o rio. Tanto nos ambientes como nos eixos o terreno foi modelado em diferentes cotas, propiciando a visualização do rio, quando na cota

mais alta, e, assim sugerindo o lazer contemplativo, ou, quando na cota mais baixa, permitindo a criação de áreas mais resguardadas, voltadas ao descanso. Dessa forma, configura-se o esqueleto fundamental do projeto: um eixo longitudinal que liga duas grandes zonas de atividades, interceptado por um eixo transversal que leva às atividades turísticas e contemplativas vinculadas ao contato ribeiro.<sup>24</sup>

#### **EIXO VERDE – O PASSEIO ARTICULADOR DA DIVERSÃO, DA CULTURA E DO ESPORTE**

*Esse eixo tenta recuperar uma série de valores positivos que a rua tradicional proporciona, e que se perderam em função do predomínio do automóvel. Passeios, encontros, sombra, cor e atividades que são extensão dessa via poderão ser obtidos a partir desses 1800 metros de passeio público. Além disso, o eixo domina o parque, e dá ao visitante a possibilidade de orientação. Permite que, em qualquer ponto, a pessoa saiba o quanto andou e em que altura se encontra. A alameda será circundada por árvores de grande porte, e essa foi uma das nossas insistências maiores.*<sup>25</sup>

Formado por um caminho longo, que acompanha a geografia do parque e interliga os três diferentes setores de atividades, o eixo verde propõe a compreensão espacial do Parque. Pela complexidade de funções que organiza

Figura 141 – material entregue no concurso – cortes, foto da maquete e detalhe do portinho.

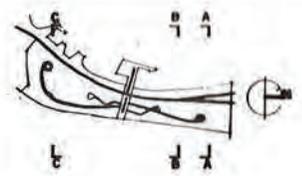
23. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

24. Eixo verde e eixo aquático se entrecruzam. Para não haver a descontinuidade do eixo, ele passa direto por baixo da Av. Beira-Rio, na cota 3. Caso houvesse uma enchente semelhante à de 1941, haveriam comportas que se fechariam.

25. Depoimento de Rogério Malinsky. Ver: SONDERMANN, Susana. Op. Cit.

Cortes  
Maquete  
Portinho

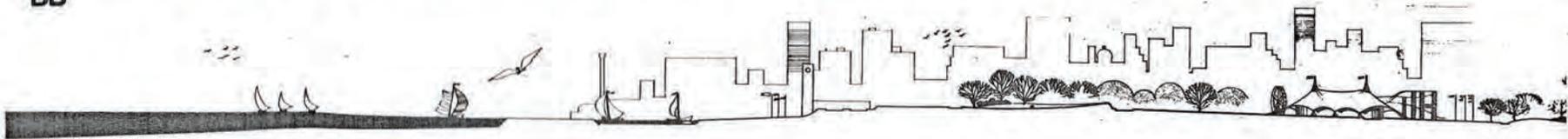
# CORTES GERAIS



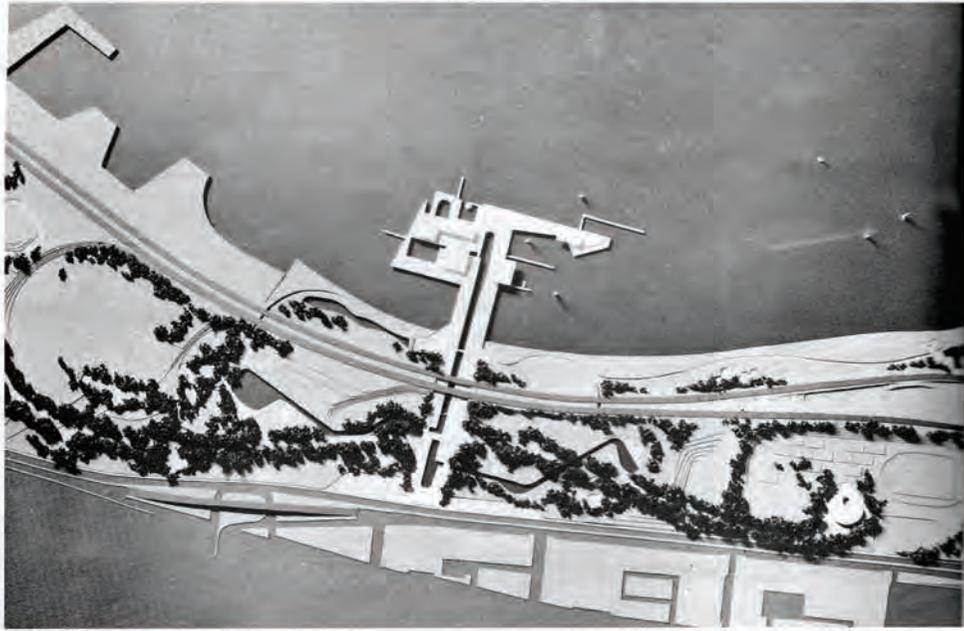
AA



BB



CC



PORTINHO

## PARQUE MARINHA DO BRASIL

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

CORTES  
MAQUETE

26. Ao longo do processo de estudo para a escolha da espécie arbórea para o eixo, foi cogitado o uso do plátano, em virtude de sua coloração e da beleza das suas folhas. Ideia descartada, no entanto, por ser uma espécie exótica de influência demasiadamente estrangeira. Por isso pensou-se em exemplares comuns da capital, o jacarandá e a paineira, que também foram desconsideradas por soltarem muitas folhas (paineira) ou por formarem uma alameda demasiadamente fechada (jacarandá). Ainda estudou-se a possibilidade de uso das palmeiras imperiais, hipótese não considerada em virtude da sensação de monumentalidade que tais espécies criariam, algo em desacordo com o conceito implícito ao eixo. Entrevista Rogério Malinsky. Op. Cit.

27. Essa parte do projeto também não foi concluída, pois a edificação não abriga a atividade prevista, mas sim serve de apoio aos funcionários da SMAM (Secretaria Municipal do Meio Ambiente) que fazem a manutenção do parque. A implantação de uma lanchonete nesse ponto privilegiado do terreno foi pensada para evitar justamente o que ocorre hoje em dia: a instalação de trailers inseridos de forma solta e aleatória nas zonas destinadas para estacionamento de veículos.

e disciplina, torna-se dinâmico. Além da função de orientação, esse percurso é concebido com o propósito de devolver ao cidadão o hábito de caminhar, descobrindo espaços, locais de encontro e grandes áreas de atração. Além da retomada do passeio, a proposta também visa o incentivo ao uso da bicicleta, uma vez que, paralelamente à pista de pedestres, foi proposta uma ciclovia. Está implícita a ideia da rua, como um lugar de reunião dentro do verde e da paisagem natural do parque urbano.

O formato curvo foi adotado tanto para o traçado vertical, quanto horizontal. Assim, para garantir a sinuosidade vertical do caminho – considerando que o terreno era plano – tirou-se partido do aterro e da modelagem do solo. Em termos da sinuosidade horizontal, foi utilizada a interrupção da linearidade do eixo, no sentido de quebrar a monotonia de uma grande linha reta (quase dois quilômetros de trajeto) e de formar ângulos visuais mais curtos para o pedestre. Também se trabalhou com as espécies vegetais que não só delineiam o eixo, como também representaram a tão desejada orientação espacial do conjunto.

A espécie vegetal escolhida para o eixo foi a tipuana, em virtude do seu porte conformar uma alameda fechada, mas que também permitiria a entrada de sol durante o inverno, quando suas folhas caducam e caem. Além disso, considerou-se que a galharia mais baixa e irregular dessa árvore formaria uma diversidade de situações no decorrer do caminho, gerando mais movimento e dinamismo ao longo do percurso. Ainda, a relação de altura da árvore com a dimensão de sua copa mais ampla favorecia a conformação do caminho não tão largo, nem tão aberto (ver *Croquis* – diagrama 5).<sup>26</sup>

Embora o eixo norte-sul do projeto finalize nas áreas âncora, o encerramento da linha de tipuanas é sinalizado por zonas de atividades bem específicas. Ao sul, foi concebido um espaço que deveria funcionar como um mirante orientado para o rio, de modo que o eixo vertebrador do projeto encerre com a elevação do terreno e a contemplação da paisagem. No extremo norte do eixo de tipuanas, também se trabalhou com o conceito de elevação do terreno, objetivando a visualização do rio (Setor Esportivo), porém o local foi destinado a uma lanchonete, permeável em relação ao entorno. Nesse ponto, o sítio foi elevado de forma que o usuário subisse um suave talude para acessar o nível da lanchonete. Na cota inferior da lanchonete, no espaço compreendido entre os taludes, foram projetados vestiários e banheiros de serviço.<sup>27</sup>

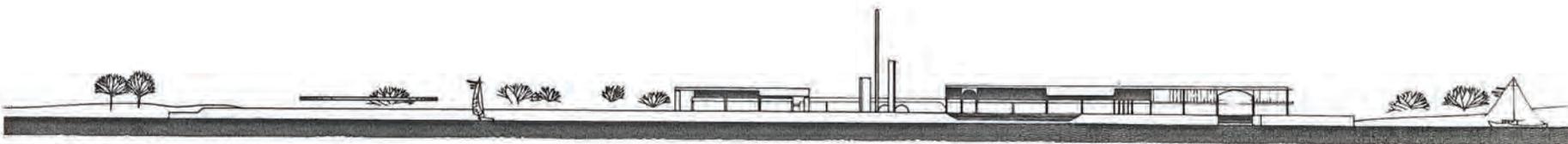
## EIXO AQUÁTICO – A CULTURA E O CIVISMO

**O seu traçado – diz Malinsky – expressa a energia determinada com que se vencem as barreiras – no parque – representadas pela separação que a Avenida Beira-Rio propõe ao Guaíba e à cidade e se ultrapassam os limites. O Portinho está dentro do Guaíba, no seu elemento natural que é a água, no horizonte dos 360 graus – o Rio conquistado! Não à timidez de quem fica na margem e sim aquela coragem açoriana que percorreu o caminho das águas. Na ponta está a marca desta conquista: três lâminas**

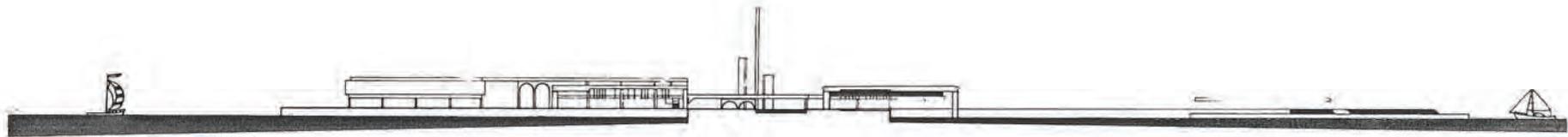
Figura 142 – material entregue no concurso – cortes do portinho.



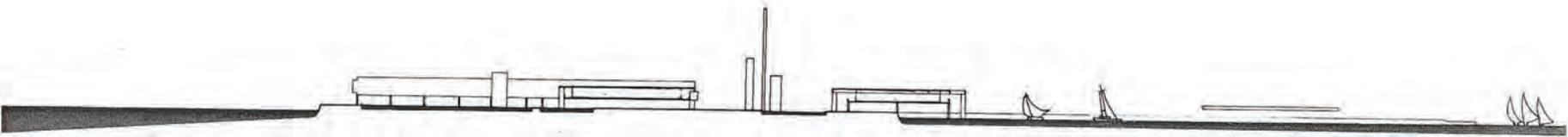
VISTA A



VISTA B



VISTA C



CORTE

PORTINHO

PARQUE MARINHA DO BRASIL

VISTAS

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

de concreto apontadas na direção do pôr-do-sol, o espetáculo mais apreciado e comentado por quem vive ou visita Porto Alegre.<sup>28</sup>

Assim como a vegetação desempenhou função determinante na configuração da vértebra verde, também é essencial salientar que um eixo secundário de organização e orientação projetual foi determinado pelo elemento aquático, trabalhado ora em lagos, ora em canais. Na porção sul do parque, próximo ao setor de diversão, foi criado um lago que desemboca em um canal que serpenteia o parque, seguindo no sentido norte, em direção ao setor cultural. Esse canal é conduzido através de um traçado sinuoso que em determinados momentos se aproxima do eixo e, em outras circunstâncias, contorna espaços mais afastados.

Com o objetivo de reconquistar o Guaíba, foi proposto o eixo aquático, localizado praticamente no ponto central do parque – demarcando o setor cívico e cultural – estendendo-se desde a Avenida Borges de Medeiros até o rio. Este eixo corta perpendicularmente o eixo verde, e projeta-se sobre a Avenida Beira-Rio (cota seis), conformando uma esplanada com 60 metros de largura e 400 metros de comprimento, alcançando a ilha formada dentro do Guaíba – denominada Portinho. O elemento água perfura a plataforma, aparecendo como um canal linear que acompanha o caminho em direção ao rio. Essa plataforma foi sugerida de modo a cruzar perpendicularmente o eixo norte-sul do parque, cortando-o no sentido leste-oeste e proporcionando a aproximação da cidade com o rio. Dessa maneira, abaixo da Avenida Beira-Rio propôs-se a abertura de um

vão de conexão com a ala oeste do parque, diretamente conectada ao rio Guaíba. A plataforma não só une transversalmente o parque, como também avança sobre o rio, conformando uma ilha de atividades, destinada à implantação de restaurante, aquário municipal e prédios administrativos.

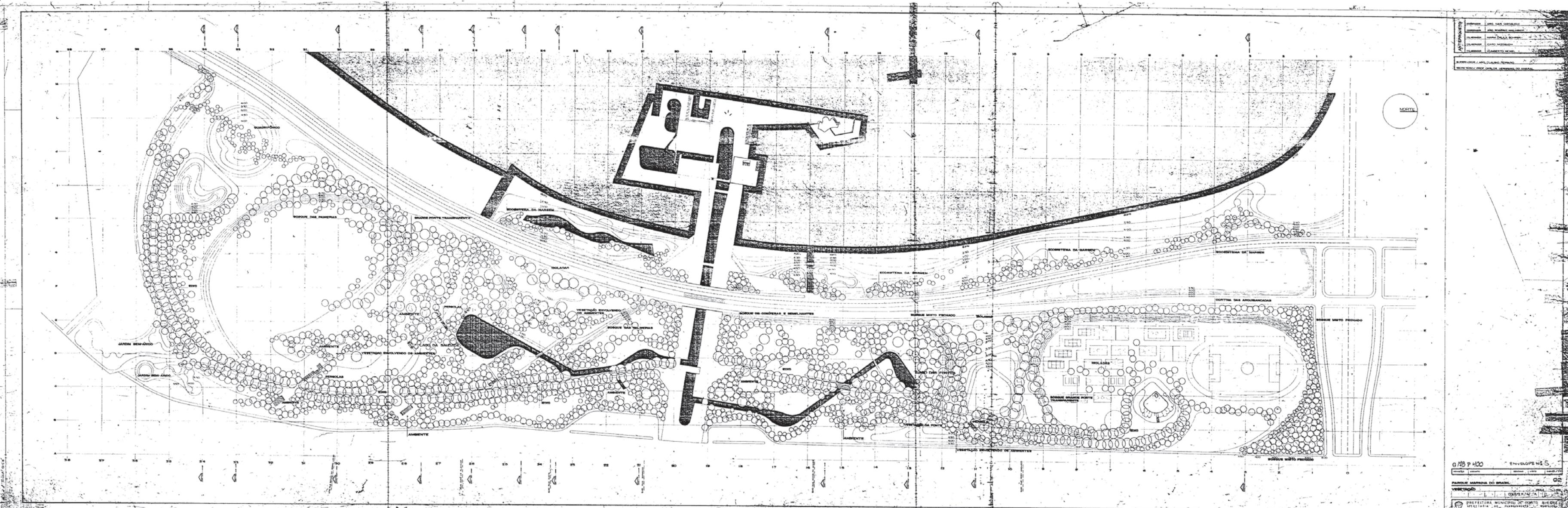
De conotação simbólica, o eixo aquático representa a retomada do rio pela população de Porto Alegre, proporcionando a formação de uma nova imagem coletiva na paisagem urbana ribeira. Enfaticamente, esse eixo propõe a formação de vínculos físicos com o contexto urbano circundante ao Parque, uma vez que, de maneira franca e direta, une uma das principais avenidas da zona sul da cidade – em termos de fluxo de veículos e pedestres – com a orla do Guaíba. Concomitantemente, essa ligação é reforçada pela ampla abertura visual da plataforma e seu distinto tratamento paisagístico, idealizado para convidar o usuário a caminhar pelo Parque, seja em meio à vegetação, seja em direção ao rio. O eixo aquático ordena os espaços abertos através de uma linguagem monumental e autoritária, explicitando seu objetivo de conduzir o usuário à superfície aquática.

#### **PORTINHO – A CULTURA E O CIVISMO RIO ADENTRO**

**As medidas de prevenção contra as cheias isolaram a população do rio que cerca a cidade. Com a esplanada do Parque Marinha do Brasil, a ideia é reintegrar a população com o rio, e com todas as**

Figura 143 – Planta geral desenvolvida para o projeto executivo.

28. Depoimento de Rogério Malnsky. Ver: SILVA, Maroni João da. Op. Cit.



LEGENDA	
---	ALIAS DAS ALGEBRAS
---	ALIAS DAS PALMEIRAS
---	ALIAS DAS COQUELAS
---	ALIAS DAS BRUNELHITES
---	ALIAS DAS ALGEBRAS
---	ALIAS DAS PALMEIRAS
---	ALIAS DAS COQUELAS
---	ALIAS DAS BRUNELHITES

PROJETO: PARQUE MARINHA DO BRASIL  
SITIO: MARINHA DO BRASIL - PORTO ALEGRE

GM 400	ENVOLPE N. 5
PROJETO: PARQUE MARINHA DO BRASIL	02
PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE	



Fonte:  
Arq. Maria Dalila Bohrer

# PARQUE MARINHA DO BRASIL

PLANTA GERAL

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky



possibilidades de beleza, contato e atividades que ele permite. A reintegração será feita, portanto, com a construção de uma série de implementos na ilha, tais como bar, sorveteria, restaurante, administração do parque, museu-aquário, ancoradouro para barcos de recreio, nautimodelismo e um anfiteatro, cujas escadas descerão terminando na água. O próprio palco será sobre a água, e mesmo que seja pouco utilizada como anfiteatro, essa estrutura permitirá às pessoas sentarem-se perto do rio, nas escadarias.<sup>29</sup>

Concebido como uma ilha, localizada na extremidade oeste do eixo aquático, sinalizando o setor cultural sobre o rio, o Portinho constitui uma praça seca, onde se concentram os principais elementos arquitetônicos do projeto (ver *Cortes e Maquete*). As edificações de linguagem modernistas ali implantadas caracterizam-se pelo predomínio da dimensão horizontal – com no máximo dois pavimentos – e marcada porosidade arquitetônica, acentuada por terraços, fechamentos em vidro e pilotis no térreo (ver *Elevações Portinho e Vistas Portinho*). Assim foram concebidas com o propósito de não gerar obstáculos visuais ao usuário vindo do eixo aquático ou da Avenida Beira-Rio.<sup>30</sup>

Segundo Mizoguchi, foi imaginado um espaço bastante dinâmico e movimentado – como ocorre hoje na orla de Barcelona, Nova York e São Francisco –, para isso, projetou-se uma gama de atividades de forte atratividade, que fizesse com que as pessoas chegassem não só na beira do rio, mas dentro dele. O autor salienta que o grande motivo não eram as atividades, mas sim

a apreciação da paisagem. As atividades funcionariam como facilidades e comodidades ao usuário, que poderia se sentar, comer, contemplar e vivenciar o local.<sup>31</sup> Optou-se por agregar no portinho funções que gerariam interação social, como forma de maximizar as áreas de concentração de público.

Além dos usos turísticos e de lazer, como bar, sorveteria, restaurante, museu aquário, ancoradouro e local para náutico-modelismo, brique e feiras de artesanato, também foi previsto, nessa área, o setor administrativo do Parque. Todas essas funções faziam parte do programa estabelecido no edital do concurso. A proposta de Malinsky e Mizoguchi era que as edificações exigidas estivessem inseridas em uma área restrita e determinada – uma ilha sobre o rio – para que não se distribuíssem ao longo do parque, concebido para ser conformado apenas pela vegetação, pela água e pela terra, conforme forte conceito de materialidade do projeto.

O encerramento das construções foi definido pelo anfiteatro, cujas escadas finalizam dentro da água, formando uma pequena doca. Outros elementos foram projetados envolvendo o Guaíba e criando espaços propícios para a admiração da paisagem, pois, como afirma Malinsky “a água tem uma grande força atrativa de dinamizar o Parque”<sup>32</sup>. O intuito da proposta é de não limitar as pessoas às margens, mas permitir-lhes a verdadeira entrada no rio. Nesse sentido, o portinho responde categoricamente com o principal objetivo do projeto de devolver o convívio ribeiro aos cidadãos. Arrematando todo esse conjunto, ainda sobre a ilha, foram fixados três marcos referenciais de concreto que simbolizam a reconquista do rio. Com quinze metros de altura, essas

29. Depoimento de Ivan Mizoguchi. Ver: SONDERMANN, Susana. Op. Cit.

30. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

31. Entrevista Ivan Mizoguchi. Op. Cit.

32. SILVA, Maroni João da. Op. Cit.

lâminas apontam na direção do pôr-do-sol e sinalizam o Parque para quem vem pelo rio.<sup>33</sup>

### A DIVERSÃO

No setor sul do parque conforme determinações pré-definidas pelo edital, situam-se os grandes equipamentos urbanos, como circo e parque de diversões. A modelagem do terreno estipula a definição do espaço, de modo que as esplanadas de circo e parque de diversão fiquem em cota abaixo dos caminhos, sempre envoltas por vegetação, como maneira de resguardo das atividades. É também pelas ondulações do terreno que se forma o denominado “espaço quadrifônico”, caracterizado como um anfiteatro natural, com cinquenta metros de diâmetro, coberto por grama. Através de aterros criou-se um talude que se sobrepõe ao nível da Avenida Beira-Rio, permitindo aos usuários sentarem-se na grama e contemplarem a visual do rio ouvindo música, ambientada no local através de caixas de som distribuídas no setor (ver *Croquis*). Em complementação à conformação dessa área, trabalhou-se com um canteiro colorido, configurando o único ponto do projeto em que foram utilizadas flores.<sup>34</sup> O conceito dessa proposta é que as pessoas pudessem informalmente apreciar a música e, simultaneamente, usufruir do contato com a natureza.

Ainda nesse setor, distribuídos no decorrer do eixo verde, conformaram-se os “ambientes”, caracterizados como espaços de menor dimensão com o propósito de formar locais bastante interiorizados no parque. O conceito adotado para esses lugares foi de gerar um contraste entre o eixo verde (de orientação e passeio) e espaços bucólicos distribuídos de maneira orgânica ao longo

do caminho verde. Malinsky salienta que essas áreas desenvolvidas foram concebidas como “espaços internos”, onde a vegetação arbustiva de médio porte promove o resguardo de cada pequeno local em relação ao restante do parque. Aliado ao uso da vegetação circundante ao perímetro de cada espaço tomou-se partido da modelagem do terreno, de maneira que o ambiente ficasse em um nível abaixo do eixo de tipuanas, de modo que talude e vegetação desempenham a função de delimitadores do espaço.

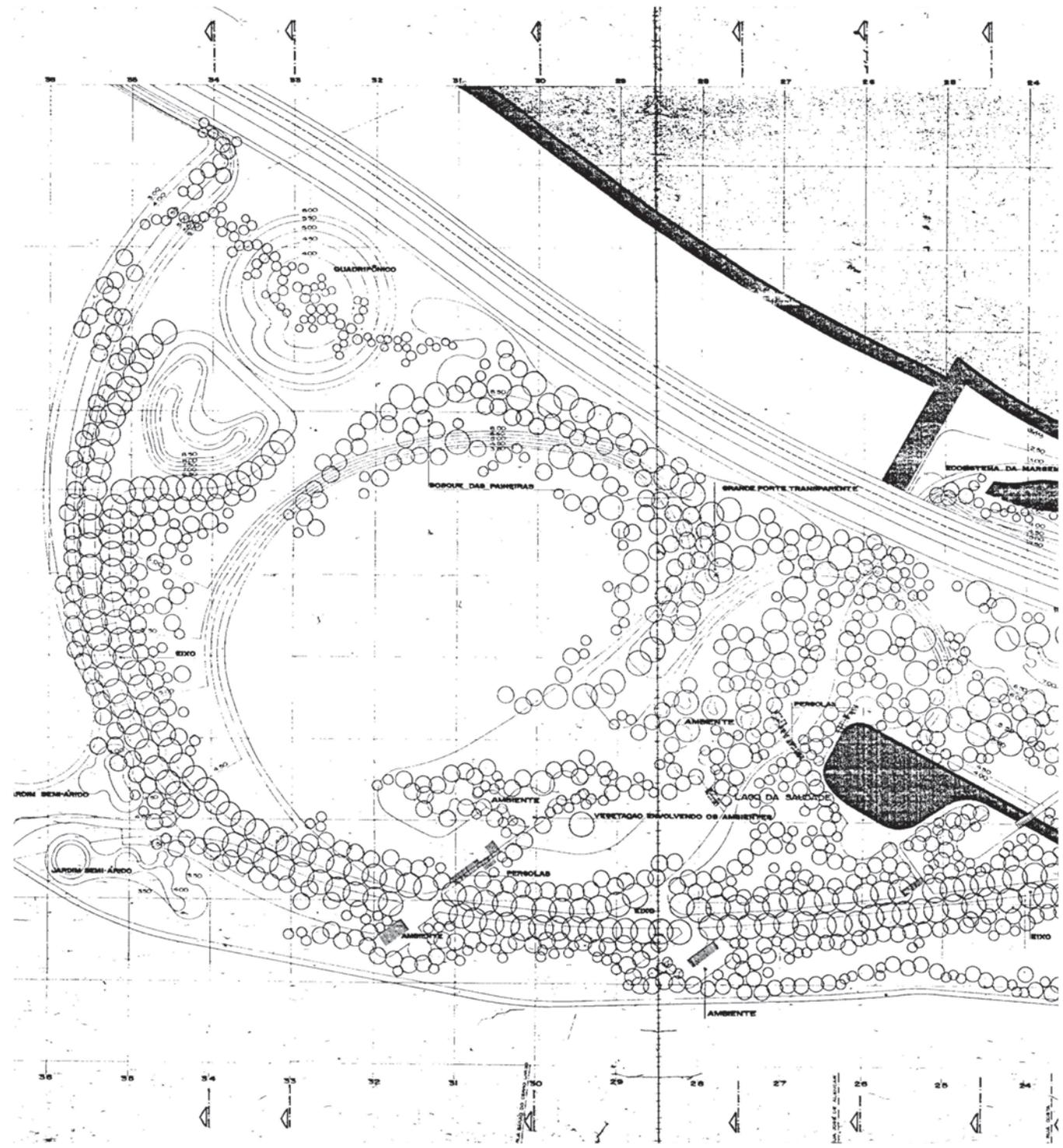
O acesso aos ambientes foi marcado por um pergolado que inicia a partir do eixo verde e se une a cada um das diferentes áreas. Nesses espaços foram sugeridas atividades como *playground*, praça infantil, arquibancadas, anfiteatro, entre outras (ver *Perspectivas*). O piso foi proposto em distintos materiais para as variadas áreas, podendo alternar entre madeira e tijolos de demolição, pedra, terra batida e, em alguns casos, até em concreto. A concepção dos ambientes revelou a importância do parque não apenas no âmbito da cidade, como peça urbana, mas também como equipamento de significado na escala de bairro, por configurarem espaços de menor dimensão e caráter acolhedor.

Junto aos ambientes foi projetado *playground*, pensado diferentemente dos tradicionais parques de recreação infantil, em que é constante a presença de equipamentos como balanço, gangorra e escorregador. Mizoguchi e Malinsky conceberam um local onde a criança é estimulada a criar e desenvolver sua motricidade:

Figura 144 – planta projeto executivo – Setor I (diversão).

33. A impossibilidade de implantação do eixo aquático e do portinho descaracterizou o projeto em um de seus aspectos vitais, afetando seriamente a proposição de retomada do vínculo da cidade com o Guaíba.

34. A ideia do espaço quadrifônico surgiu do repertório que Malinsky havia adquirido na Europa, por ser um espaço muito frequentado pelos habitantes europeus. Infelizmente, essa parte do projeto não foi executada por completo, permanecendo hoje apenas o terreno elevado.



PARQUE MARINHA DO BRASIL

SETOR 1

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

Ao invés do equipamento convencional, nós optamos pelos chamados “adventure parks” ou “terrenos de aventura”. Ali, a criança não desempenha um papel passivo, ao contrário, ela é solicitada a construir, destruir, criar seu próprio equipamento. Materiais usados para a construção, madeiras, pneus velhos, tudo são equipamentos que dão à criança diversão e possibilidade de criar...<sup>35</sup>

Ainda visando o público infantil, foi previsto no setor de diversão uma lâmina d’água em que a criança pudesse entrar. No seu prolongamento conformou-se o lago, que arremata a sul o canal sinuoso iniciado no eixo aquático. Associados a esses locais, imaginou-se uma escolinha de arte vinculada ao Parque, para o desenvolvimento de atividades de expansão como pintura e música, além de uma biblioteca infantil, que propiciasse a leitura ao ar livre. Uma estrutura vazada coberta por vegetação – denominada de caramanchão, foi criada nessa área do Parque para abrigar simultaneamente distintos ambientes, compostos por bancos, caixa-de-areia e locais próprios para namorar, pensar ou vivenciar alguns momentos de repouso.

Aparece ainda presente no setor de diversão uma passagem subterrânea que dá acesso à orla ribeira, onde o maior destaque é dado ao elemento água, não apenas representado pelo Guaíba, mas também pela proposição de um pequeno canal ameboide. No encerramento do parque a sul foi projetado o maior dos quatro estacionamentos do conjunto, acessado tanto pela Avenida Borges de Medeiros como pela Avenida Beira-Rio. O amplo espaço tem a função de abrigar os

veículos e também de criar uma barreira física de separação entre o Parque Marinha do Brasil e o Gigantinho. Inclusive, nesse ponto, barrou-se o acesso ao parque através da utilização de vegetação espinhosa, como cactos, e de pedras de maior porte.

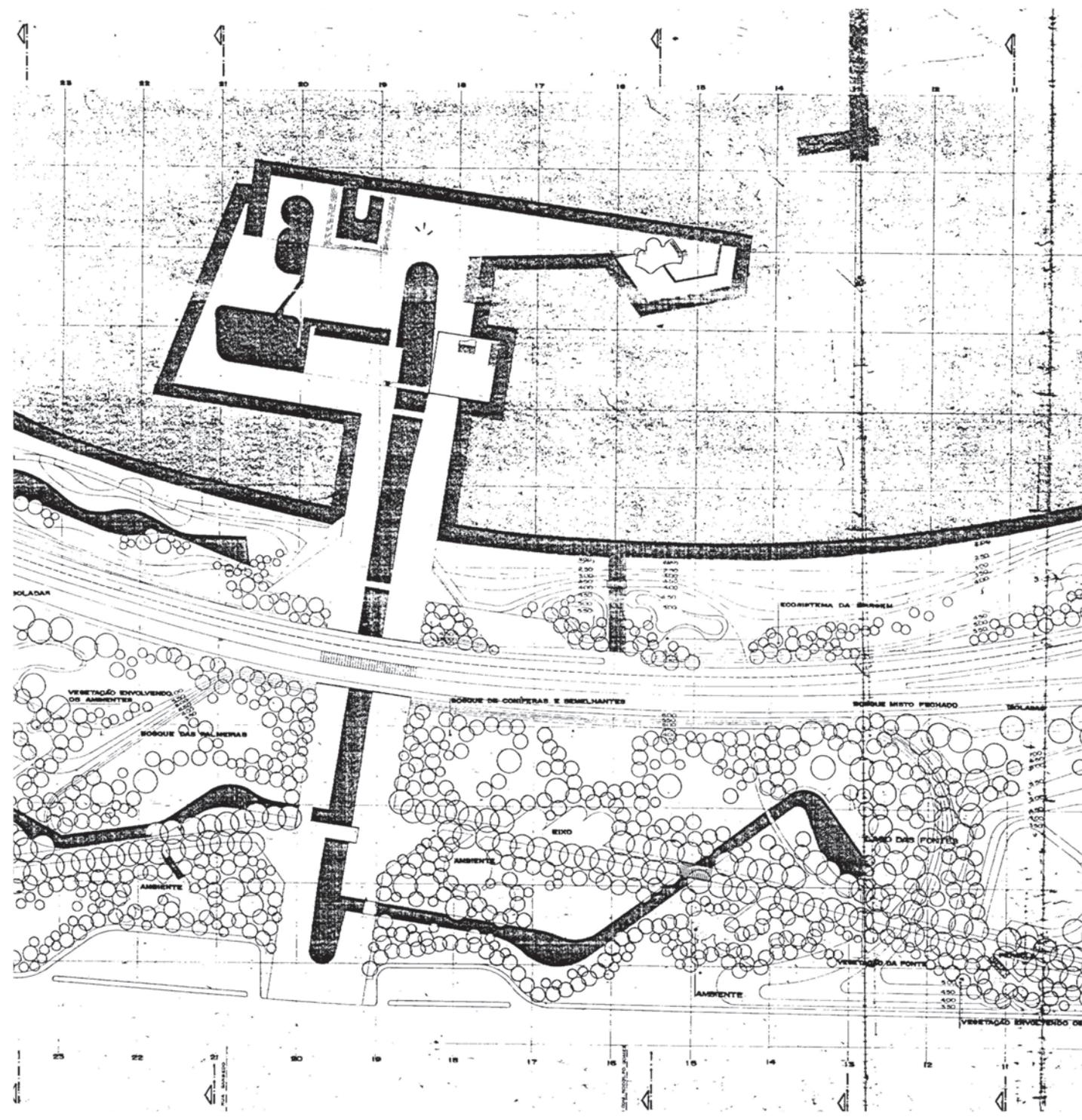
### A CULTURA E O CIVISMO

Tanto o eixo aquático como o portinho, anteriormente descritos, abrangem os mais significativos atrativos do setor central do parque, focado na concentração de funções de cultura e de civismo. Atividades turísticas, atreladas ao rio, também se inserem nesse meio. Embora o elemento de maior representatividade da porção média do parque seja o grande eixo monumental, nessa área continuam aparecendo os ambientes de menor dimensão, seguindo as características dos já descritos espaços que se iniciaram a sul do parque. Nesse caso, os ambientes se associam tanto ao eixo verde quanto ao canal sinuoso que atravessa longitudinalmente o parque. Originados a partir do espelho d’água do eixo aquático, um dos canais segue a sul e é arrematado por um lago de maior dimensão – já no setor de diversão – e outro segue a norte, finalizando no próprio setor cultural, em um lago mais estreito, denominado de Lago das Fontes.

O eixo aquático cruza por baixo da Avenida Beira-Rio, formando o túnel central do parque que dá acesso à orla ribeira. Nesse mesmo setor, um pouco mais a norte, aparece a terceira passagem subterrânea de união

Figura 145 – planta projeto executivo – Setor 2 (cultura e civismo).

35. Depoimento Rogério Malinsky. Ver: SONDERMANN, Susana. Op. Cit.



PARQUE MARINHA DO BRASIL

SETOR 2

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

com o outro lado da avenida. A área de aterro próxima ao rio segue sendo trabalhada com o lago ameboide que se inicia no setor de diversão, concentrado a sul do eixo. A norte do eixo a borda é configurada por vegetação nativa e pela modelagem do terreno, de modo que o sítio declina no sentido da avenida para o rio. O conceito utilizado para essa faixa é de manter o ecossistema natural da orla, preservando suas espécies nativas, orientadas de maneira orgânica. Se a faixa de aterro busca a manutenção do meio natural, a plataforma que avança sobre o rio, o portinho, sugere o contraste e a ousadia de avançar sobre a vasta superfície aquática. Nessa zona concentra-se a grande força e atratividade do projeto no que faz menção ao contato com o Guaíba. No outro extremo dessa linha aquática, nas adjacências da Avenida Borges de Medeiros foram implantados dois estacionamentos, posicionados simetricamente em relação ao percurso aquático. Ambos de menor dimensão em relação aos demais estacionamentos têm acesso franco pela avenida, porém são resguardados do parque pela massa arbórea.

#### **O ESPORTE**

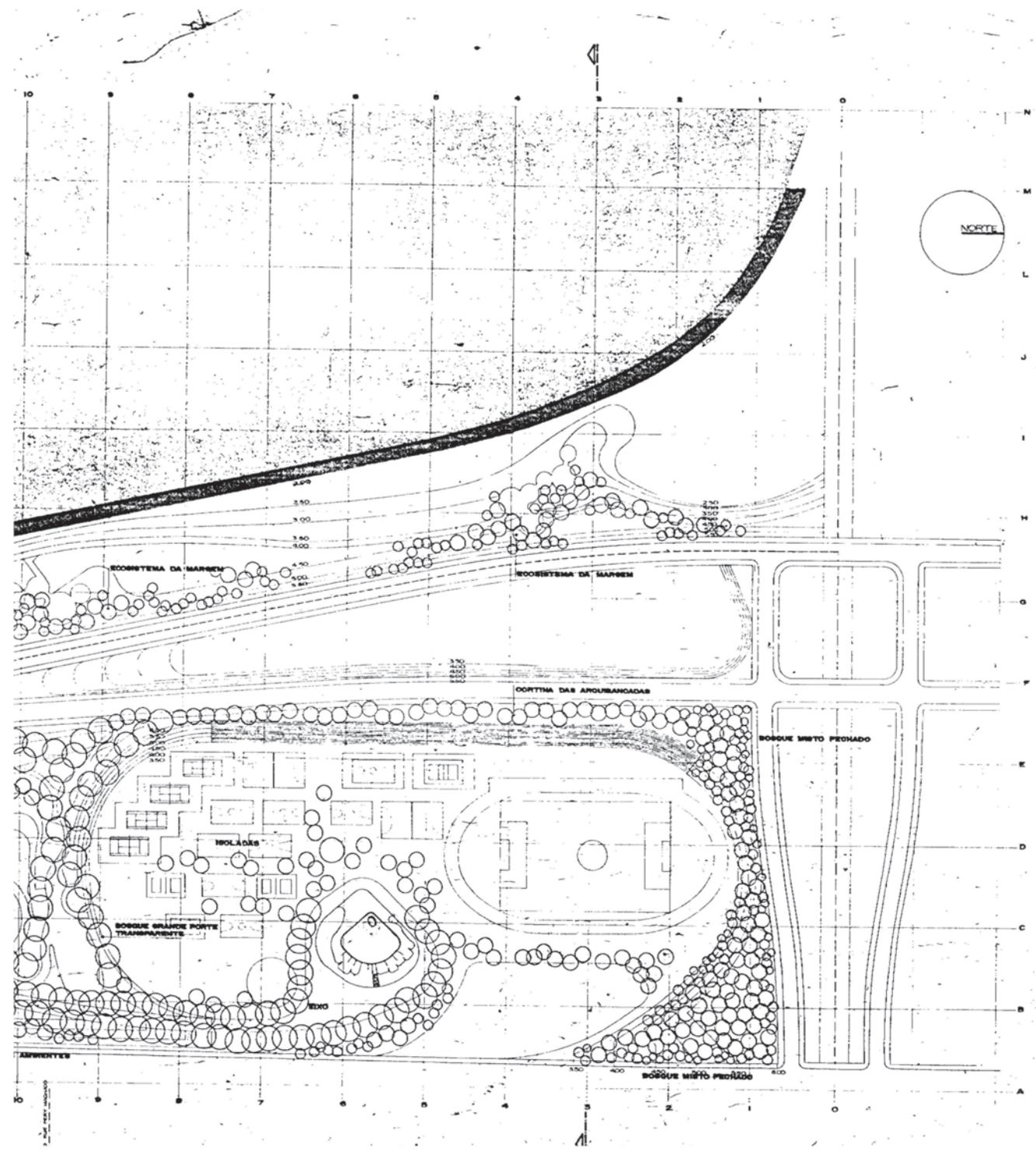
No extremo norte, posicionou-se a área esportiva, conformada por diversas quadras e por um campo de futebol oficial. Esse conjunto é protegido em relação ao entorno por uma cortina de arquibancadas que se inicia na Av. Borges de Medeiros, quase na extremidade norte do parque e segue em formato elíptico, abraçando o conjunto poliesportivo. As arquibancadas encerram no encontro com o eixo verde, percurso que também finaliza nesse setor, praticamente na região central do

complexo de quadras. Ali, conforme já descrito anteriormente, o terreno foi elevado para permitir a visualização do rio e implantou-se lanchonete na cota mais alta e vestiários e banheiros inseridos no talude. Além da elevação do sítio no seu perímetro de entorno, o grupo esportivo também foi fechado por massa arbórea, com maior aglomeração vegetal nas proximidades com a Avenida Ipiranga, conservando o conjunto dos ruídos veiculares.

No lado oposto, ao sul das quadras esportivas, a massa vegetal também se intensificou, nesse caso para garantir a separação com a pista de skate, atividade também esportiva, porém de características específicas. Tal equipamento não fazia parte das exigências do concurso, mas o projeto acrescentou-a como complementação ao complexo esportivo. Essa pista foi inserida numa parte mais baixa do terreno de maneira que os taludes modelados em ambas as laterais servissem como barreira de proteção ou, até mesmo, como rampa destinada à prática do esporte. Embora essa pista esteja localizada junto à âncora esportiva, ela é segregada dessa região pelos taludes e também pelas árvores – nesse caso guapuruvus – com o objetivo de gerar a segurança das diferentes funções e também permitir a independência das práticas esportivas.

Nesse setor os ambientes de menor dimensão, implantados ao longo do eixo verde e destinados a atividades de baixa intensidade, desaparecem. No entanto, junto às quadras foram propostos bancos para que os

Figura 146 – planta projeto executivo – Setor 3 (esporte).



PARQUE MARINHA DO BRASIL

SETOR 3

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

36. No que se refere às espécies vegetais, ao longo do eixo verde predominou o cultivo de árvores de grande porte, como tipuana, grevílea e guapuruvu, que possuem grande altura e sombreamento. Nas áreas adjacentes ao eixo – espaços multifuncionais - trabalhou-se com distintas árvores de médio porte e elevado grau de fechamento, distribuídas em conjunto de paineiras, azaléias, flamboyants, timbaúvas, pinheiros-do-paraná, palmeiras, ipês, jacarandás, corticeiras e salsões, próximos às águas. O projeto visou promover associações de plantas nativas que se agrupassem e crescessem em conjunto. A distribuição se deu de acordo com critérios de diversificação de colorido, com o propósito não só de variar espécies, mas também de criar distintos ambientes com atmosfera propícia ao descanso e à contemplação. Para isso, utilizaram-se diferentes combinações de espécies, distribuídas ao longo do parque. A fim de atrair pássaros e borboletas, algumas árvores frutíferas, além das flores que exalam perfume - jasmim, glícínia, madressilvas, açoita-cavalo -, também foram incorporadas ao projeto.

37. Por falta de recursos do governo, não ocorreu intervenção nessa área. O que se vê atualmente é a proliferação desordenada da vegetação e uma extensa área de gramado, onde a população pratica de esportes.

usuários pudessem sentar e assistir aos jogos. Esse mobiliário foi projetado para ficar abaixo de pergolados com a dupla função de unificar o caminho entre as quadras e também de gerar sombra aos espectadores, tendo em vista que sobre a estrutura se desenvolveriam diferentes espécies vegetais, de modo a diversificar o percurso.

Em relação ao contato com a orla, nessa região do parque não há conexão direta com o outro lado da Avenida Beira-Rio, tendo em vista que as passagens subterrâneas concentram-se mais a sul. De qualquer modo, o tratamento da borda segue os mesmos princípios dos setores de diversão e cultura, em que a modelagem do terreno e a vegetação nativa assumem a composição do aterro. O projeto não apresenta nenhuma definição funcional para o canteiro formado na bifurcação da Avenida Beira-Rio, pontuado apenas pela topografia, em que o canteiro plano se estabelece em cota inferior à via. Por fim, no extremo norte do parque, já quase na Avenida Ipiranga, foi posicionado o quarto estacionamento do conjunto, acessado pela Avenida Borges de Medeiros e segregado das atividades que o cercam por uma barreira vegetal.

### VEGETAÇÃO

O cuidado com as áreas verdes significou um dos principais temas do projeto ao longo do seu desenvolvimento, pois o propósito dos autores era que o Parque Marinha do Brasil se tornasse um pulmão efervescente da cidade. Para isso, foi contratada a assessoria de Newton Martins, professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que selecionou o material vegetal para composição

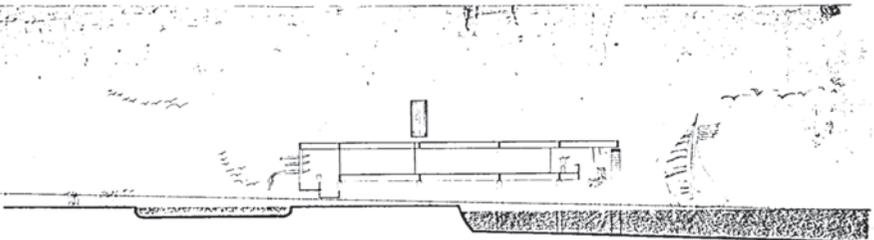
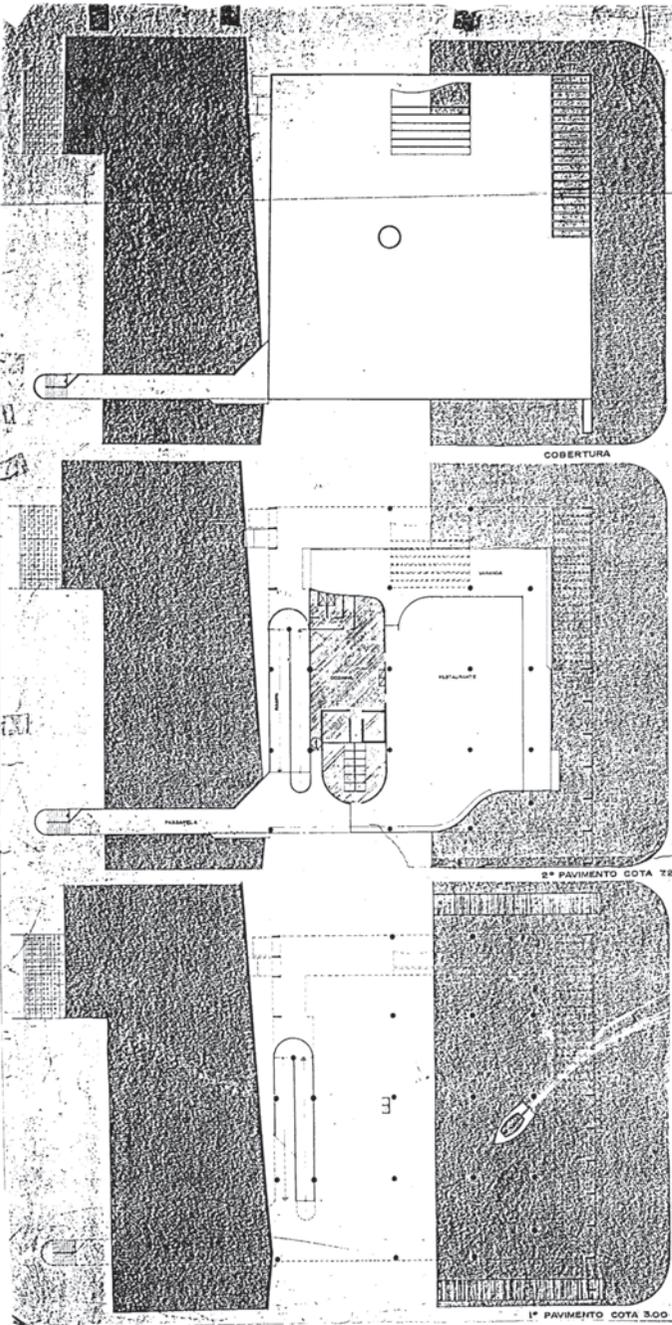
de toda a extensão da área. O objetivo consistia em utilizar o máximo de vegetação nativa do Rio Grande do Sul, preservando espécies em extinção e conferindo-lhes valor ecológico, turístico e cultural. Desse modo, o Parque se tornaria um enorme “museu da vegetação local”.<sup>36</sup>

Na borda ribeira, precisamente no espaço compreendido entre a Avenida Beira-Rio e o rio Guaíba, o projeto sugeriu que a vegetação fosse conformada por espécies típicas dessa zona ribeira, preservando o ecossistema da margem. Assim, a percepção visual do rio para a cidade manteria unidade com o restante do contorno ribeiro porto-alegrense.<sup>37</sup> Na extremidade norte do Parque, as massas vegetais foram classificadas hierarquicamente pelo grau de fechamento proporcionado. Desse modo, um bosque fechado foi sugerido no limite do Parque com a Avenida Ipiranga e com a Avenida Borges de Medeiros, delimitando não só o limite físico, como criando uma barreira para o som e vento. Na interface com a Av. Beira-Rio, no seguimento da área esportiva, foi proposta uma cortina verde para a proteção das canchas.

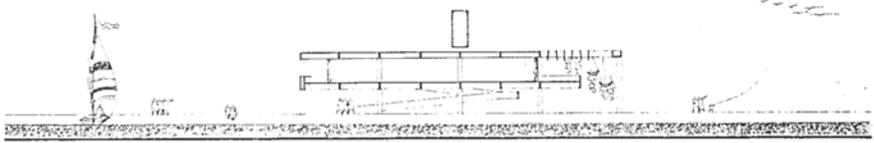
### MODELADOS

**O que nos foi entregue era uma superfície plana. Para criar os ambientes diferentes que compõem a área, e dinamizar os espaços do parque, modelamos todo o terreno, dando características inclusive**

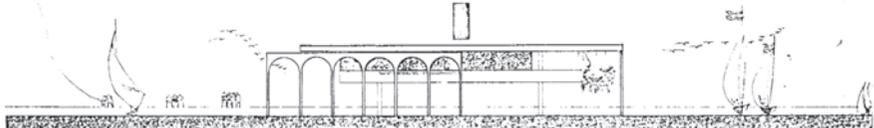
Figura 147 – planta e cortes projeto executivo – planta, cortes e elevações portinho.



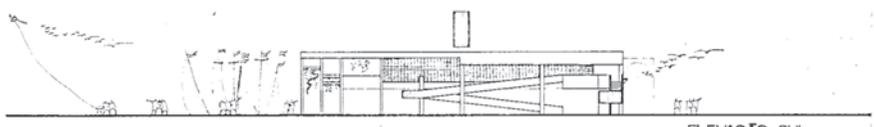
CORTE AA ESC. 1/200



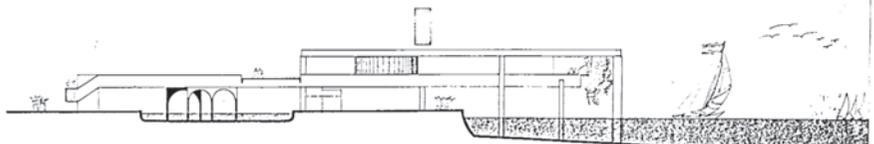
CORTE BB ESC. 1/200



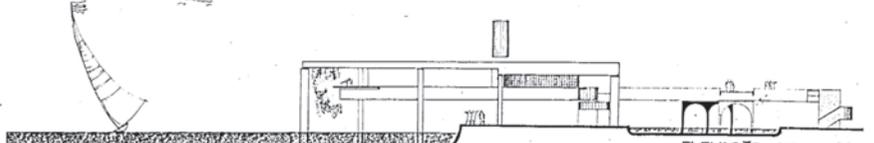
ELEVACÃO NORTE ESC. 1/200



ELEVACÃO SUL ESC. 1/200



ELEVACÃO LESTE ESC. 1/200



ELEVACÃO OESTE ESC. 1/200

PARQUE MARINHA DO BRASIL

ELEVAÇÕES

Arquitetos:  
Ivan Mizoguchi  
Rogério Malinsky

mais naturais. Em alguns pontos, ultrapassa a Av. Beira-Rio, impedindo que ela se transforme numa parede entre o parque e o rio. São verdadeiras colinas artificiais, parcialmente cobertas por vegetação, parcialmente dedicadas a atividades específicas. É por intermédio do modelado do terreno, por exemplo, que se definem naturalmente as arquibancadas da área esportiva: futebol, basquete, voleibol, futebol de salão, tênis, atletismo, e as atividades que se quiserem realizar.<sup>38</sup>

Em virtude da dinâmica natural do projeto para o Parque, foram propostos os trabalhos com a topografia. Os caminhos criados ondulam entre os modelados, de maneira a propiciar surpresas e descobertas ao longo do percurso, cuja mudança de perspectiva ocorre tanto na horizontal, quanto na vertical. Alguns modelados ultrapassam a cota da Avenida Beira-Rio, enquanto outros nivelam com a mesma, diluindo a sensação da barreira física e possibilitando a visualização do rio. Esses platôs foram assim propostos para aguçar a curiosidade do contato com o Guaíba, que, conforme o projeto, não deveria ser apreciado apenas de longe, numa aceitação da presença da avenida como barreira visual. No que se refere à Avenida Borges de Medeiros, as ondulações ocorrem ao longo do eixo verde de maneira mais suave, diluindo-se ao se aproximarem do eixo aquático e, em determinados momentos, integrando-se com o nível do passeio. Em outras áreas do Parque, os modelados acompanham a dinâmica das atividades, formando arquibancadas naturais no setor esportivo e na área de circo ou delimitando fisicamente alguns espaços, em que além

do resguardo físico, desejou-se a proteção da ação do vento sul.

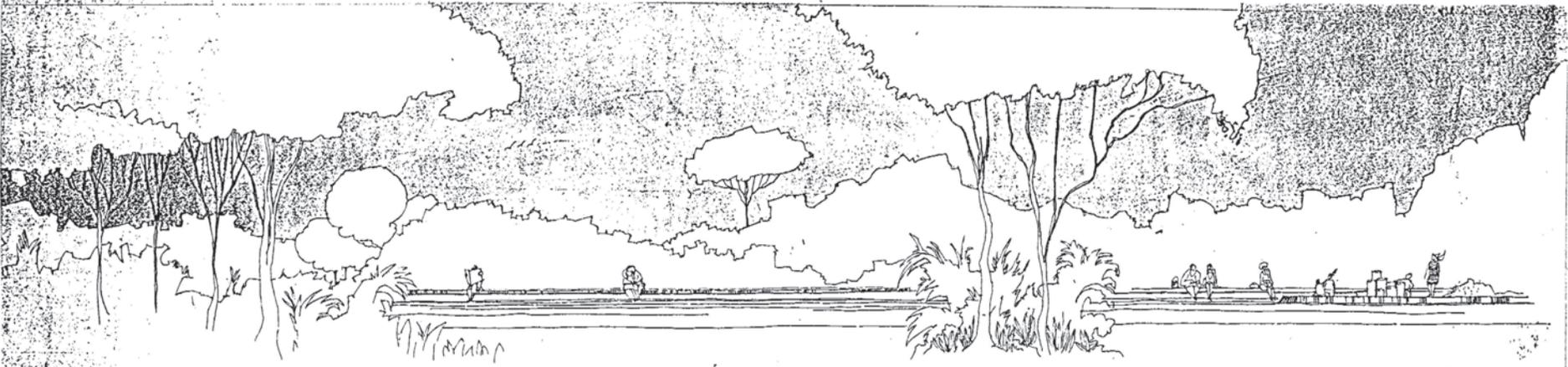
#### RELAÇÃO COM O ENTORNO

O projeto apresenta clara estrutura em termos de distribuição de funções e circulação de pedestres dentro do seu perímetro interno. No que se refere à relação com o entorno urbano, a proposta segue mesma legibilidade. Em relação às ruas perpendiculares à Avenida Borges de Medeiros, nas imediações da área esportiva e do eixo aquático – mais precisamente nas ruas Marcílio Dias, Peri Machado e Rodolfo Gomes –, propunham-se passarelas de pedestre no eixo das mesmas, como forma de superar a barreira física da avenida de grande fluxo. No lado oposto, em que o Parque é limitado pela Avenida Beira-Rio, foram sugeridas duas passagens sob a avenida, que cruzam a barreira e se aproximam da margem ribeira, gerando caminhos que ora mesclam-se à plataforma do eixo aquático, ora expandem-se em recantos de lazer. Embora o projeto sugira intensa permeabilidade em relação aos limites leste e oeste, as relações com as interfaces norte e sul são opostas. No extremo norte, percebe-se pouca continuidade e vinculação com o Parque Mauricio Sirotsky e com as áreas do Centro. A falta de costura urbana é ainda mais evidente no limite sul, onde a barreira de vegetação e a grande área de estacionamento propõe intencionalmente o corte com o complexo esportivo.<sup>39</sup>

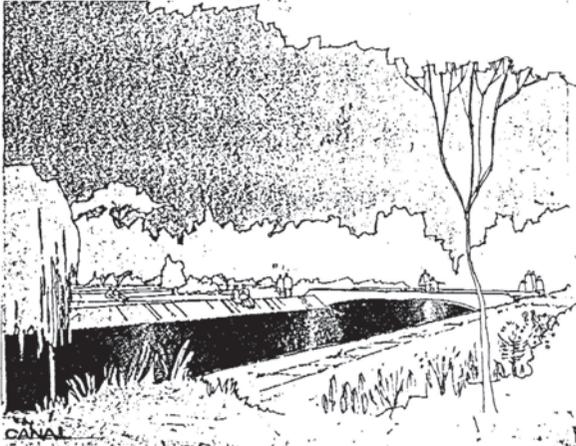
Figura 148 – perspectivas gerais do projeto.

38. SONDERMANN, Susana. Op. Cit.

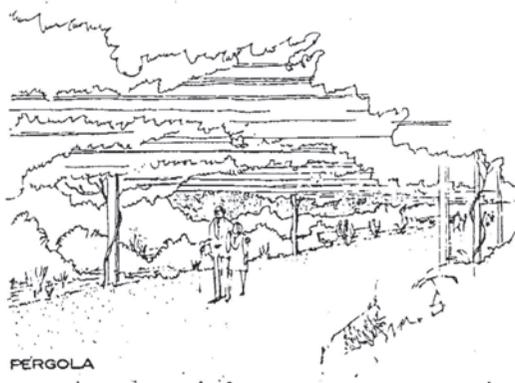
39. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.



AMBIENTE / ESTAR / PLAY-GROUND



CANAL



PERGOLA



EIXO

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

De caráter disciplinador, a proposta globalmente organiza o conjunto pelo uso de dois eixos vertebradores. O eixo verde propõe sinuosidades verticais e horizontais e permite, ao longo do seu percurso, a formação de espaços orgânicos, constituídos por elementos naturais. A grande força compositiva desse caminho está no fato de sugerir a retomada da rua, do caminhar sereno, que se alterna com atividades espontâneas, seja de contemplação ou de relaxamento, permitindo o surgimento de descobertas e propiciando a vivência de novas experiências. Em contraponto ao eixo natural, verde e descontraído, emerge o eixo aquático, de caráter imponente e monumental. Árido, por constituir uma esplanada cívica, concede lugar para a entrada do elemento natural por meio de espelhos da água, prenunciando o seu destino final: a superfície aquática do Guaíba. A plataforma que avança sobre o rio constitui o símbolo projetual de retomada do contato ribeiro. Por esse motivo foi desenhada em larga escala e com tamanha dimensão, para demonstrar a vontade implícita no projeto de devolver ao cidadão o proveito da orla.

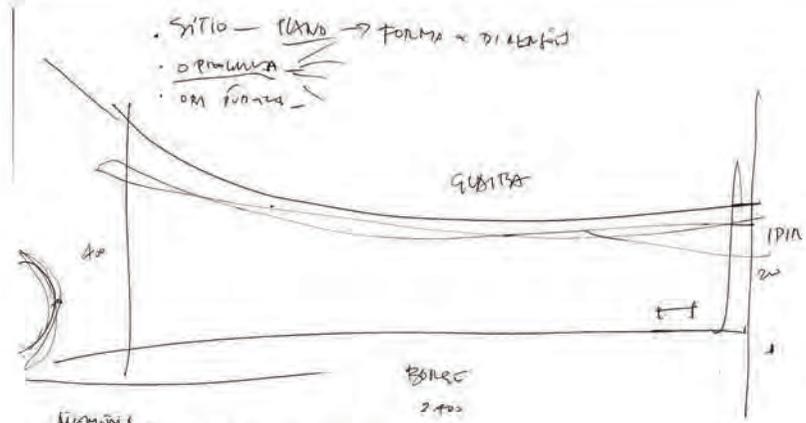
A atitude de apoderar-se do rio, como forma de resgatá-lo para o convívio urbano remete às ideias de Le Corbusier, propostas em 1929 para Buenos Aires. De maneira similar, o arquiteto vislumbrou a reconquista do Rio da Prata através de uma imensa plataforma de concreto que avançaria sobre a superfície aquática, na qual emergiriam as torres terciárias da *Citté des Affaires* – Cidade de Negócios. No contexto porto-alegrense, o propósito é semelhante, porém,

ao invés das torres, o projeto sugere edificações horizontais e permeáveis, direcionadas ao lazer, que possibilitariam a total interação com a água. Tanto no caso portenho quanto porto-alegrense as idealizações rio adentro não se efetivaram. No entanto, em diferentes lugares do mundo, como Barcelona, na década de 90, por exemplo, alternativas similares foram realizadas. Tal fato demonstra a consonância do discurso urbano de Porto Alegre com o debate internacional de valorização e reapropriação do meio natural para o convívio com a cidade.

Contrastando a atitude corajosa de se lançar sobre o rio, a proposta busca uma resposta em oposição aos *“parâmetros maquinistas que orientam a construção das cidades”*.<sup>40</sup> A partir dessa diretriz, o projeto se esforça no sentido de proceder em favor da escala humana, visando o alcance do equilíbrio entre as necessidades da metrópole do século XX e o direito do cidadão de receber um lugar que minimize as tensões urbanas e lhe permita o direito ao lazer, ao ócio e à recreação. A proposta lança o olhar humanista acerca da concepção do espaço, entendendo a perpetuação da natureza – mesmo que estruturada – pela integração com o ser humano, como complemento essencial à vida na urbe moderna.

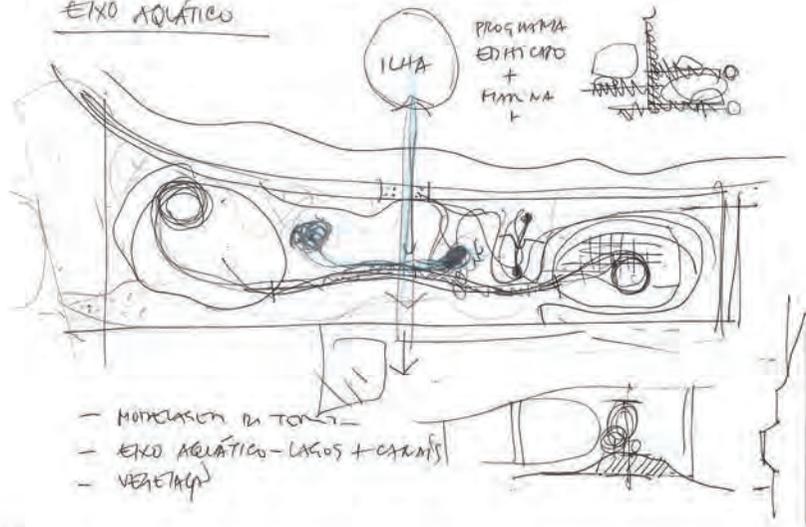
Figura 149 – Diagramas explicativos do projeto.

40. Ver memória do projeto.

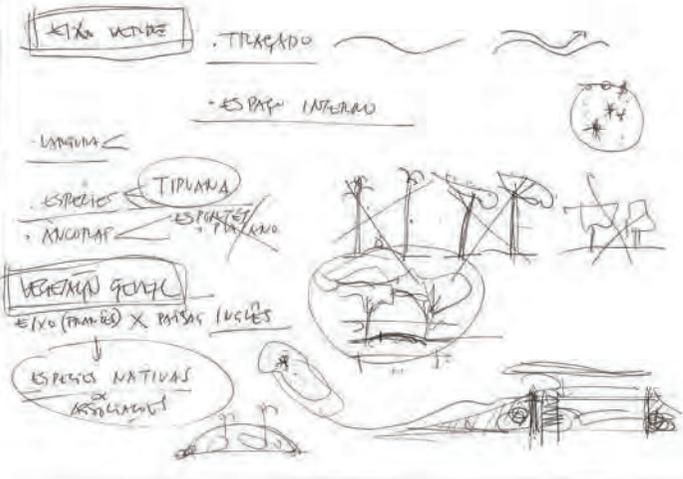
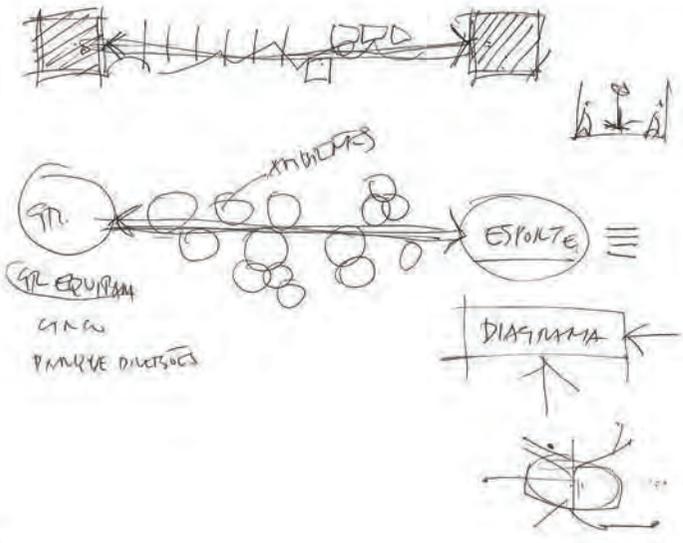
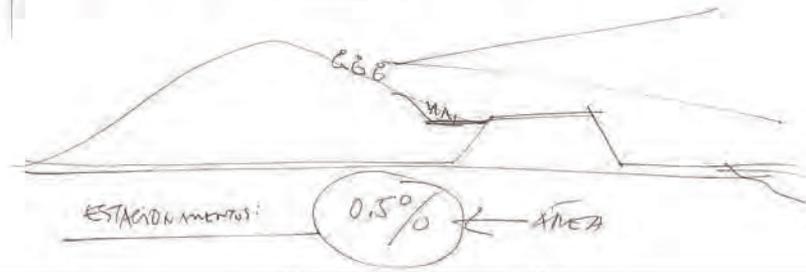


- MEMÓRIA
- VINCULOS
  - uso do espaço público
  - "SÍMBOLO-CENTRO" - HORIZONTE/DIREÇÃO
  - TEMA - VEGETAL - ÁREA
- CONTINUIDADE  
ORIENTAÇÃO

EIXO AQUÁTICO



ESPAÇO PUNTO DE VISTA → MÚSICA



### 3.5 Proposta 2

#### Arq. Cláudio Araújo e equipe

A equipe do projeto proposto por Cláudio Luiz Araújo foi constituída pelos arquitetos Arlete Schneider Sauer, Carlos Eduardo Dias Comas, Claudia Obino Correa Frota, José Artur Daló Frota e Martin Suffert. Para a escolha das espécies vegetais, contaram com a assessoria do engenheiro agrônomo Ronald Jamieson. Lenea Gaelzer e o engenheiro Werner Laub colaboraram para a elaboração das redes. O engenheiro João Batista Machado Rosa assessorou nas estruturas, enquanto Paulo Gomes de Freitas e o engenheiro Enio Cruz da Costa colaboraram nas questões ambientais.<sup>41</sup> Ainda participaram da equipe Angela Seger, Eduardo Galvão, João Mariano Ribeiro, Ricardo Richter e Rosemary Dullius.<sup>42</sup> Embora o grande número de participantes e colaboradores, destaca-se o protagonismo de Araújo (chefe de equipe), Comas e Jamieson nas definições principais do projeto.

#### MEMÓRIA

Fazer de um descampado uma paisagem nova.  
 Moldar a terra bruta, o líquido sem forma, e retornar,  
 Pra uso no presente,  
 A imagem antiga do verde junto à água,  
 Do caminho vagaroso entrelaçando o vale e a coxilha.  
 Não parar o ponteiro do relógio; mas retardá-lo,  
 Para que surja, por força da vontade,  
 A miniatura da natureza idealizada  
 Mais rica e mais diversa que a própria natureza.

Contrastar a mineralidade do entorno com o espaço  
 aberto e vivo  
 Sem esquecer que a cidade se faz com um e outro  
 E que é preciso,  
 Absolutamente é preciso,  
 Amarrar o jogo e o trabalho, o grupo e o indivíduo,  
 A ação e o repouso, o som e o silêncio,  
 Verso e reverso, contradição suspensa por momen-  
 to: unir o seccionado, a ponte sobre o ilhado.  
 Não cair em tentação: refutar a fácil monumentalida-  
 de da proposta descabida, do edifício pretencioso  
 E ancorar a imaginação à realidade  
 Que carece e é sofrida.  
 Mas insistir na monumentalidade mais útil e des-  
 pojada  
 Que se compõe com progressão de elementos poucos,  
 Definidos, repetidos, relatados e reunidos  
 Para encurtar distância entre intenção e gesto.  
 Ousar o símbolo banal, a transferência inusitada:  
 O navio tornado casa  
 A cúpula que abriga e é topo de colina.  
 Montar o quadro sugestivo e deixar que aos poucos  
 O espaço se complete e se povoe,  
 No exercício pleno do tempo dito livre.<sup>43</sup>

#### DEFINIÇÃO DE PROJETO

A memória que encena o espírito do projeto é apre-  
 sentada em texto de inspiração poética onde os atos

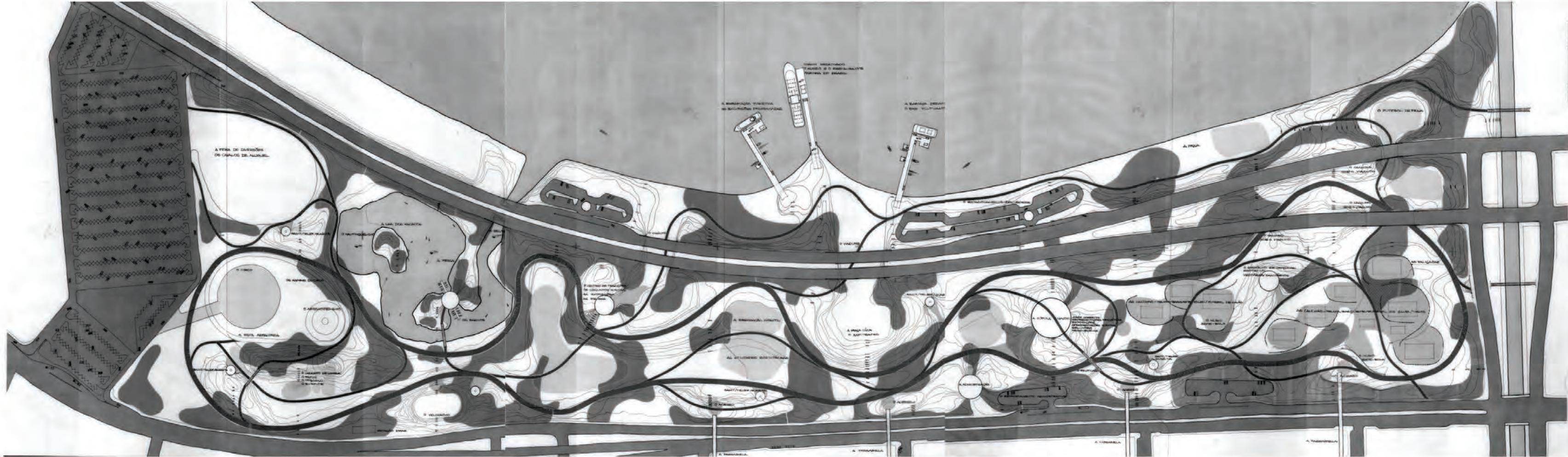
Figura 150 – Planta geral da proposta de Araújo e Comas, proposta original do concurso.

41. MARQUES, Sérgio Moojen. *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua* O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil. In: III SEPESQ - Colóquio de Pesquisa, UniRitter, 2007, Porto Alegre. III SEPESQ Responsabilidades da Universidade. Porto Alegre: UniRitter, 2007.

42. Prancha original do concurso: Prancha 01 - *Condicionantes*. Material cedido por Sérgio Marques.

43. Prancha original do concurso: Prancha 03 - *Objetivos*. Material cedido por Sérgio Marques.

Prancha -  
Planta geral



PARQUE MARINHA DO BRASIL

PLANTA GERAL

Arquitetos:  
Claudio Luiz Araujo  
Carlos Comas



EQUIPE

ARLETTE SCHNEIDER SAUER  
CARLOS EDUARDO COMAS  
CLAUDIA OBINO CORREA FROTA  
CLAUDIO LUIZ ARAUJO  
JOSÉ ARTUR DALO FROTA  
MARTIN SUFFERT

*Claudio Luiz Araujo*

RONALD JAMIESON

LENEA GAELZER

WERNER LAUB

JOÃO BAPTISTA MACHADO ROSA  
PAULO GOMES DE FREITAS

ENIO CRUZ DA COSTA

ANGELA SEGER  
EDUARDO GALVÃO  
JOÃO MARCIANO RIBEIRO  
RICARDO RICHTER  
ROSEMARY DULLIUS

O RECONHECIMENTO DA DIVERSIDADE NUMERVEL DAS FORMAS DE RECREAÇÃO:

ATIVA OU PASSIVA  
DIÁRIA OU INTERMITENTE  
ESPONTÂNEA OU INDUZIDA  
INDIVIDUALS OU ESTRUTURADAS  
INDIVIDUALS OU SOCIALIZANTES  
CALMAS OU RUIDOSAS  
INTELLECTUAIS OU FÍSICAS  
PRIVADAS OU PÚBLICAS

O RECONHECIMENTO DA DIVERSIDADE DE PREFERÊNCIAS PESSOAIS QUANTO À RECREAÇÃO:

PELA IDADE  
PELO SEXO  
PELA CULTURA  
PELO PODER AQUISITIVO  
PELA POSIÇÃO SOCIAL  
PELA PERSONALIDADE

O RECONHECIMENTO DA DIVERSIDADE DE LOCAIS EM QUE SE PODEM DESENVOLVER ATIVIDADES DE RECREAÇÃO:

ABERTOS / AO AR LIVRE  
PRÓXIMOS / DISTANTES  
PRIVADOS / PÚBLICOS  
ÍNTIMOS / MONUMENTAIS  
NATURAIS / ARTIFICIAIS  
SELVAGENS / CIVILIZADOS

O RECONHECIMENTO DA IMPOSSIBILIDADE DE DETERMINAR FINANCIEIRAMENTE À PROPRIÁRIAS A CLIENTELA DE PARQUE URBANO EM NATUREZA E NÚMERO.

O RECONHECIMENTO DA MULTIFUNCIÓNALIDADE POTENCIAL DA FORMA FÍSICA; TODA FORMA É UM CONVITE À POSSÍVEIS USOS.



CONDICIONANTES 01

PMPA ESTUDO PRELIMINAR

**PARQUE MARINHA DO BRASIL**

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO

**de fazer território, moldar topografia e água, resgatar imagens de natureza precoce, forjar paisagem, operar com os elementos brutos, combater a monumentalidade edilícia, reunir diversidade, se expressam no desejo de criar natureza, de fazer geografia e depois descansar no “tempo dito livre”.**<sup>44</sup>

Essencialmente o conceito proposto pelo projeto fundamenta-se na reconstrução da margem ribeira, devolvendo à borda a organicidade e naturalidade de sua paisagem natural, interrompida pelos sucessivos aterros da costa. Em acordo com as margens opostas do Guaíba, prevalece na proposta formas curvas e espontâneas, através das quais se formam os ambientes. De tal modo, o princípio estruturador do projeto apoia-se na modelagem do terreno, contrapondo vales e colinas que se desenvolvem ao longo do sítio. A formação de um relevo artificial, recriando a paisagem através de uma nova topografia, constitui o elemento morfológico de maior força compositiva do projeto. É através da diferença de nível dos vales e das coxilhas que se estabelecem as relações entre os espaços e suas respectivas funções.

Na depressão dos vales, configuram-se espaços com atividades diversas, enquanto que o topo das colinas permite a visualização da paisagem ribeira, transpondo a barreira física da Av. Beira-Rio. A estratégia projetual de criar um vale central rodeado por colinas não apenas garante a visibilidade da superfície aquática – a oeste – como também cria uma barreira de proteção contra o ruído da Av.

Figura 151 – Prancha original do concurso – Prancha 1 Condicionantes.

Borges de Medeiros – a leste. As colinas também são exploradas no sentido de interromper a visualidade em toda a imensa extensão do Parque. Entrelaçando vales e colinas, trabalhou-se com um caminho sinuoso que estabeleça a criação de circuitos internos e une a diversidade de locais inseridos no Parque (ver *Planta Geral*).

A proposta claramente rejeita o estabelecimento de eixos, sejam eles para uso de pedestre, seja para alcançar a superfície aquática. Ao invés de sugerir o monumental acesso do usuário ao Guaíba, o projeto sugere a entrada da água no Parque, através de canais e da formação de um grande lago na ala sul. Ainda contestando a busca do rio, o projeto não se dirige para ele, ao contrário, propõe a criação de áreas voltadas para o interior do Parque. Nesse sentido, motiva a apreciação da paisagem contida e enquadrada em determinados contextos. Por meio dessas atitudes, o projeto opõe-se à criação das vastas superfícies vazias e planas e também à monumentalidade dos espaços.

Em conformidade com o objetivo de não competir com a paisagem, as edificações foram implantadas de maneira a se integrar totalmente a ela. Através do minucioso ajuste dos níveis do terreno, as construções foram incorporadas às ondulações topográficas para que seu impacto visual fosse minimizado ao extremo. O objeto construído de proposital visibilidade é constituído pela cúpula transitável, que representa, junto à modelagem do terreno, elemento morfológico de extraordinária força compositiva. Simbolicamente implantados junto aos trapiches, os antigos equipamentos náuticos, destinados a diferentes usos, sugerem a reaproximação ao rio de maneira lúdica.

44. MARQUES, Sérgio M. *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua* O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil. Op. Cit.

A prancha de número 1 apresentada no concurso (Prancha 01 – *Condicionantes*) ilustra uma diversidade de imagens de variados momentos e circunstâncias possíveis em um espaço aberto lindeiro à costa ribeira: jogo de futebol, vôlei e bocha; veleiros ancorados e velas em uso aquático; ciclismo; banho de sol na praia ou na grama; passeio de crianças; museu e teatro ao ar livre; danças típicas; brincadeiras infantis com pneus, areia ou com carrinhos de lomba; show de música; espaço de concentração populacional ou de contemplação. O material apresentado elucida os conceitos e a imagem idealizada para o Parque. As legendas que seguem as fotos esclarecem a proposição de diversidade, polifuncionalidade e pluralidade ordenada nas imagens:

**O reconhecimento da diversidade inumerável das formas de recreação: ativa ou passiva; diária ou intermitente; espontânea ou induzida; informais ou estruturadas; individuais ou socializantes; calmas ou ruidosas; intelectuais ou físicas; privadas ou públicas.**

**O reconhecimento da diversidade de preferências pessoais quanto à recreação: pela idade, pelo sexo, pela cultura, pelo poder aquisitivo, pela posição social, pela personalidade.**

**O reconhecimento da diversidade de locais em que se podem desenvolver atividades de recreação: abertos / ao ar livre; próximos / distantes; privados / públicos; íntimos / monumentais; naturais / artificiais; selvagens / civilizados.**

**O reconhecimento da impossibilidade de determinar rigorosamente a priori a clientela do parque urbano em natureza e número.**

**O reconhecimento da multifuncionalidade potencial da forma física; toda forma é um convite a possíveis usos.**<sup>45</sup>

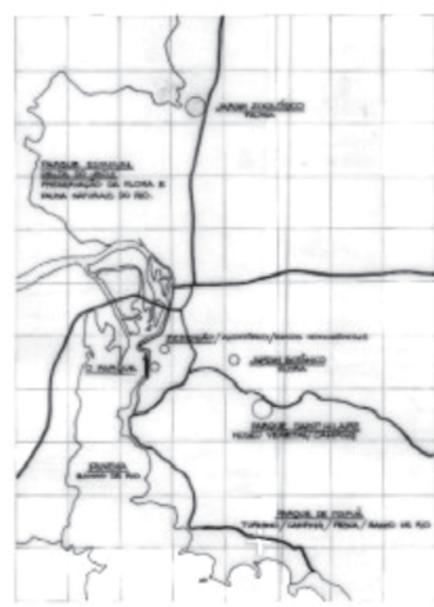
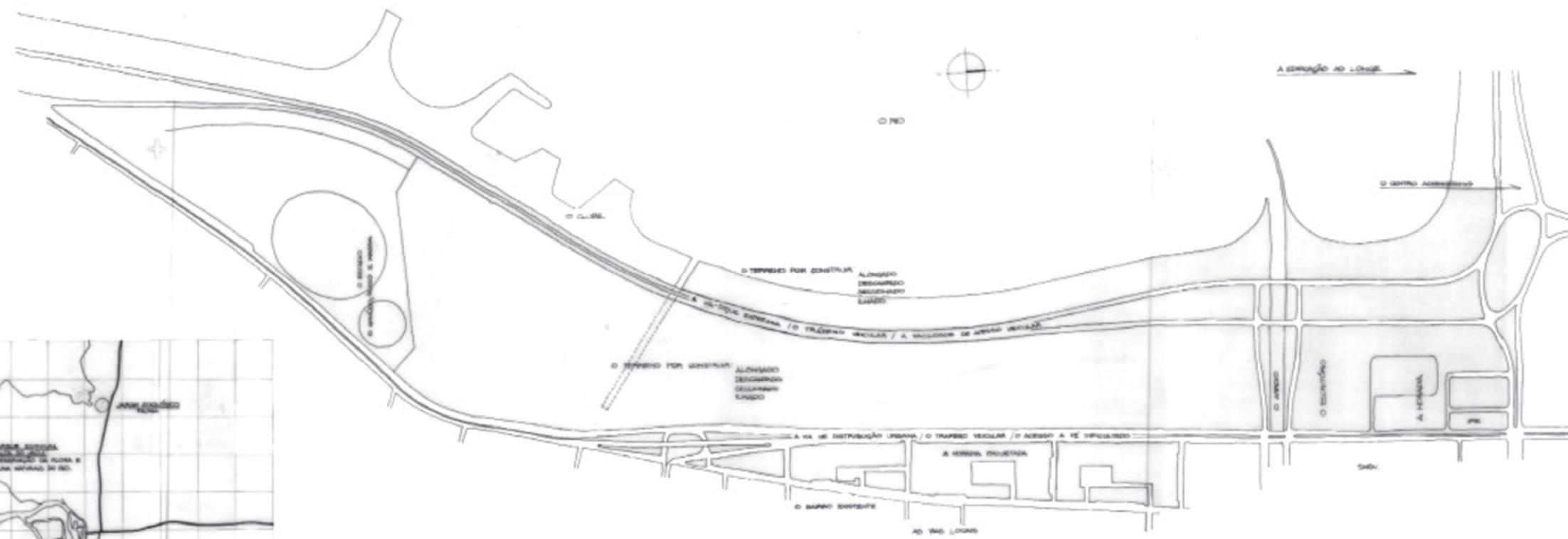
Caracterizado por sua concepção contestadora, o projeto foi desenvolvido pela equipe baseado na crítica, de maneira a não seguir essencialmente o que era exigido pelo edital.<sup>46</sup> A Prancha 2 apresentada no concurso, intitulada de “*O terreno, seu entorno*” (Prancha 02 – *Condicionantes*), analisa as características de parques regionais ou metropolitanos existentes ou projetados, as quais não se desejava repetir. Segundo Sérgio Marques, os diagramas apresentados no concurso evidenciam tal desvinculação da proposta com determinados itens programáticos, em virtude desses já existirem de maneira especializada no entorno de parques da região urbana ou estadual, como é o caso do Parque da Guarita (Torres), museu oceanográfico (Rio Grande) e parque ecológico (Parque Estadual Delta do Jacuí). O esquema ainda ressalta a existência de parques e espaços abertos com seus maiores atrativos, tais como Redenção (auditório e eixos monumentais), Jardim Botânico (flora), Jardim zoológico (fauna), Parque Saint-Hilare (museu vegetal e camping), Parque de Itapuã (turismo, camping, pesca, banho de rio) e praia de Ipanema (banho de rio). O questionamento sobre o programa, conforme relata Comas, deveu-se tanto a sua monumentalidade em termos de abrangência, quanto a sua inexequibilidade no que se refere ao orçamento.

A partir da análise do território do Parque em relação a sua ligação com o entorno natural construído, bem

Figura 152 – prancha original do concurso – Prancha 2 Condicionantes.

45. Prancha original do concurso: Prancha 04 - *Diretrizes*.

46. Entrevista com Carlos Eduardo Dias Comas, realizada em 14 de outubro de 2010, Porto Alegre.



OPORTUNIDADES ESPECIAIS EXISTENTES EM PROJETOS DE NOVO BARRIO E METROPOLITANOS QUE POR NATUREZA ESPECIFICA DE SUA LOCALIZACAO NAO DEBEM SER JULGADAS.



**CONDICIONANTES 02**  
O TERRENO SEU ENTORNO

FMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISAO DO PLANEJAMENTO URBANO

ARQUIVO ZWEN CAMERAZ



FOTOS 1951/1950 VIRGILIO GILBERTO



FAZER DE UM DESCAMPADO UMA PAISAGEM NOVA.  
HOLDAR A TERRA BRUTA, O LIQUIDO SEM FORMA, E RETOMAR,  
PRA USO NO PRESENTE,  
A IMAGEM ANTIGA DO VERDE JUNTO À ÁGUA,  
DO CAHINHO VAGAROSO ENTRELAÇANDO O VALE E A COXILHA.

NÃO PARAR O PONTEIRO DO RELÓGIO; MAS RETARDÁ-LO,  
PARA QUE SURJA, POR FORÇA DA VONTADE,  
A MINIATURA DE NATUREZA IDEALIZADA  
MAIS RICA E MAIS DIVERSA QUE A PRÓPRIA NATUREZA.

CONTRASTAR A MINERALIDADE DO ENTORNO COM ESPAÇO ABERTO VIVO  
SEM ESQUECER QUE A CIDADE SE FAZ COM UM E OUTRO  
E QUE É PRECISO,  
ABSOLUTAMENTE É PRECISO,  
ANARRAR O JOGO E O TRABALHO, O GRUPO E O INDIVÍDUO,  
AÇÃO E O REPOUSO, O SOM E O SILÊNCIO,  
VERSO E REVERSO, CONTRADIÇÃO SUSPENSA POR MOMENTO:  
UNIR O SECCIONADO,  
A PONTE SOBRE O ILHADO.

NÃO CAIR EM TENTACÃO: REFUTAR A FÁCIL MONUMENTALIDADE  
DA PROPOSTA DESCABIDA, DO EDIFÍCIO PRETENCIOSO  
E ANCORAR A IMAGINAÇÃO À REALIDADE  
QUE CARECE E É SOFRIDA.

MAS INSISTIR NA MONUMENTALIDADE MAIS SÚTIL E DESPOJADA  
QUE SE COMPÕE COM PROGRESSÃO DE ELEMENTOS POUCOS,  
DEFINIDOS, REPETIDOS, RELATADOS E REUNIDOS  
PARA ENCURTAR DISTÂNCIA ENTRE INTENÇÃO E GESTO.

OUSAR O SÍMBOLO BANAL, A TRANSFERÊNCIA INUSITADA:  
O NAVIO TORNADO CASA  
A CÚPULA QUE ABRIGA E É TOPO DE COLINA  
MONTAR O QUADRO SUGESTIVO E DEIXAR QUE AOS POUCOS  
O ESPAÇO SE COMPLETE E SE POUQUE,  
NO EXERCÍCIO PLENO DO TEMPO DITO LIVRE.



**OBJETIVOS**

como no que se refere à diversidade de atividades de um Parque Regional ou Municipal, a proposta ordenou diretrizes espaciais e condicionantes do meio físico.<sup>47</sup> Assim, ao norte identificou-se a vizinhança composta pelo centro administrativo, prédios da SMOV e IPE, bem como edificações de escritório e moradia, separados do Parque por seu limite norte, o arroio dilúvio e Avenida Ipiranga<sup>48</sup>. A Avenida Borges de Medeiros – delimitação leste – foi caracterizada como via de distribuição urbana com intenso tráfego veicular e, conseqüentemente, com acesso a pé dificultado.<sup>49</sup> Do lado oposto da via, seguindo linearmente o Parque, deu-se ênfase às vias locais, ao bairro existente consolidado (Menino Deus) e, na cunha formada entre a Borges e a Avenida Praia de Belas, à “morada projetada”<sup>50</sup>. No outro extremo, a Avenida Beira-Rio recebeu a denominação de “via dique expressa”, cujo intenso tráfego veicular permite o fácil acesso pelo automóvel. Seguindo no sentido longitudinal do território, foi ressaltado o alongado, descampado, seccionado e ilhado terreno por construir e, ainda, um espaço específico para a instalação do clube náutico, na borda do rio. Por fim, no extremo sul, o corte do Parque foi estabelecido pela presença do estádio e do ginásio<sup>51</sup>, equipamentos relacionados ao ruído e ao uso em massa.

### DIRETRIZES

Seguindo a metodologia de analisar o território por diagramas, a prancha de número 4 apresentou as diretrizes de projeto (Prancha 04 – *Diretrizes*), elucidadas em dois diferentes esquemas. Foi caracterizada na área

três setores de uso diferenciado por intensidade e tipo de animação predominante: “setor de animação intensa – paisagem tratada e equipada para acolher concentração de pessoas em focos definidos de atividades – local de espetáculo e encontro; setor de animação média – paisagem tratada e equipada para a prática amadora de diferentes modalidades de esportes; setor de animação reduzida – paisagem tratada para o repouso e o brinquedo, espontâneo, individual ou em pequeno grupo”.

Definiu-se, também, a criação de uma faixa de proteção ambiental, disposta ao longo das vias adjacentes ao Parque, visando à minimização do impacto do tráfego veicular. Nesse sentido, estabeleceu-se a restrição dos veículos junto à periferia, através da implantação de estacionamentos em pontos estratégicos. Entre a área do Esporte Clube Internacional e o Parque foi posicionado o estacionamento principal, servindo a ambos. Estacionamentos secundários ficaram localizados junto às avenidas Beira-Rio e Borges de Medeiros, associados à administração e ao setor de esporte estruturado.

Referente ao contato com o rio foi prevista a criação de trapiches para receber embarcações de passeio navegando no Guaíba. Já no que tange a conexão do parque com as áreas próximas propôs-se passarelas, desenvolvidas a partir da Avenida Praia de Belas, e pontes de pedestres, sobre o Arroio Dilúvio, objetivando a atenuação do isolamento do Parque devido à intensidade do tráfego veicular circundante. Para estabelecer a continuidade visual e funcional entre as seções do Parque, segmentadas pela Avenida Beira-Rio, propôs-se o tratamento em viadutos em alternados trechos e, paralelamente, a formação de zonas de contato do usuário do parque com o rio emoldurado.

47. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

48. Na época do concurso, década de 70, “a moradia”, referida no esquema, era constituída por unidades de habitação coletiva, compostas por térreo mais três pavimentos, seguindo proposições do Plano Paiva. No que tange “o escritório”, o projeto se referia à ocupação prevista, que tomou forma na década de 80, com a construção de edificações institucionais e comerciais. Ver: MARQUES, Sérgio M.. **Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil.** Op. Cit.

49. Ainda, conforme analisa Marques, essa perspectiva não se efetivou (tendo em vista o grande fluxo de pedestres, que acessa o Shopping Praia de Belas, a Praça Itália, os hotéis e o Complexo Esportivo do estádio Beira-Rio) e o fácil acesso por transporte público pela artéria de ligação, caracterizando essa via como de intenso fluxo de usuários a pé. Embora sem tratamento urbanístico adequado, a área da borda aquática também se evidenciou pelo grande uso – em especial nos finais de semana e dia de evento esportivo – devido ao enorme potencial paisagístico da área.

50. Referência à ocupação habitacional proposta pelo Plano Gladosh e pelo bairro de 200.000 habitantes da lei de 1959. No início dos 80, as construtoras Maguefa e Sulbrasileiro previam ali empreendimentos imobiliários de modo a formar uma frente urbana e edílica ao parque. Em virtude da quebra das construtoras, o espaço foi tomado por usos esporádicos, como shopping, edifícios de residência e hotel. Ver: MARQUES, Sérgio Moacir. Op. Cit.

51. Ambos pertencentes ao Esporte Clube Internacional.

O objetivo de moldar um relevo natural visava à composição de lugares com topografia variada no interior do parque, aptos a propor, despertar e acomodar plurais modos e usos de recreação, sejam espontâneos ou orientados. Além disso, tinham o intuito de preservar os usuários do barulho das grandes avenidas periféricas ao Marinha e também permitir o acesso franco através delas, por meio de passarelas de pedestres e ciclistas, em especial sobre a Borges de Medeiros. A modelagem também visava à apreciação da paisagem ribeira de distintos pontos do território, amenizando a interferência visual da avenida-dique. Ainda, o trabalho com as curvas de nível possibilitaria a uniformização do território entre vales e coxilhas, de modo a proporcionar a interrelação de toda a superfície, desde a faixa da Borges até a do Guaíba.<sup>52</sup>

Em relação ao uso da vegetação, o projeto intenciona utilizar intensamente variados tipos básicos sobre o terreno de maneira a reforçar a diferenciação da paisagem estabelecida, sugerindo, estimulando e acolhendo comportamentos e atividades recreativas plurais, tanto espontâneas, quanto orientadas. Além disso, a vegetação serviria como proteção do Parque dos ruídos ocasionados pelo tráfego circundante, como também contra o vento sul. Complementarmente ao relevo e à vegetação a proposta sugeria a utilização de um repertório limitado de elementos – pisos especiais, paliçadas, pontilhões, cúpulas, mobiliários, entre outros –, destinados a acentuar a delimitação dos espaços e a ampliar a variedade de ocasiões e atividades recreativas no Parque.

Finalmente, o plano de diretrizes estipulava a minimização da presença de edificações no Parque, permitindo sua implantação progressiva. Assim os elementos

edificados se reduziram a um único tipo formal, composto pela cúpula transitável, não apresentando contraste sobre o relevo proposto. Junto aos trapiches, barcaças e navios de guerra desativados assumiriam a função de Museu da Marinha, restaurante e bar flutuante, simbólica e coerentemente representando a vocação e designação do Parque.

Todos os itens acima citados nas diretrizes foram explicitados de maneira clara em dois diferentes diagramas. O esquema I (Prancha 04 – *Diretrizes*) zoneia as distintas áreas de atividade, no qual o setor de animação intensa se concentra predominantemente na extremidade sul do Parque, caracterizado como um local propício ao encontro e ao espetáculo. Essa zona também se repete linearmente, margeando a Avenida Beira-Rio de ambos os lados, porém com maior concentração na porção central do terreno. Na área central do território (direção norte-sul), alcançando a leste a Avenida Borges de Medeiros, predomina o setor de animação reduzida, configurada como área para o brinquedo, repouso e apoio administrativo. Ao norte do Parque, iniciando na Borges até alcançar o Guaíba e, também, a norte dos trapiches, estabeleceu-se o setor de animação média, destinada ao “esporte estruturado”.

Na interface do Parque com as grandes artérias que o circundam, o esquema define a faixa de proteção ambiental. Em três diferentes pontos da Beira-Rio, foram posicionadas as passagens sob viaduto, sendo uma quase na extremidade norte, outra em frente aos

Figura 154 – Prancha original do concurso – Prancha 4 Diretrizes.

52. Prancha original do concurso: - Prancha 04 - *Diretrizes*. Op. Cit. Item G.

A- CARACTERIZAÇÃO DE TRÊS SETORES DE USO DIFERENCIADO POR INTENSIDADE E TIPO DE ANIMAÇÃO PREDOMINANTE:

- SECTOR DE ANIMAÇÃO INTENSA: PAVIMENT. TRATADA E EQUIPADA PARA AGRUPAR CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS EM ÁREAS DEFINIDAS DE ATIVIDADE: LOCAL DE ESPETÁCULO E DE ENCONTRO.
- SECTORES DE ANIMAÇÃO-MÉDIA: PAVIMENT. TRATADA E EQUIPADA PARA A PRÁTICA AJUSTADA DE DIFERENTES NECESSIDADES DE ESPORTES.
- SECTOR DE ANIMAÇÃO REDUZIDA: PAVIMENT. TRATADA PARA O REPOUZO E O BRINQUEDO, ESPONTÂNEO, INDIVIDUAL OU EM PEQUENO GRUPO.

B- DEFINIÇÃO DE UMA TAXA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL JUNTO DAS VIAS ADJACENTES PARA MINIMIZAR O IMPACTO DO TRÁFEGO VEICULAR.

C- CONTENÇÃO DO VEÍCULO JUNTO À FERREIRA MEDIANTE A IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA DE ESTACIONAMENTOS:

ESTACIONAMENTO PRINCIPAL ENTRE ÁREA DO S.C. INTERMUNICIPAL E O PARQUE, SERVINDO UM E OUTRO. ESTACIONAMENTOS SECUNDÁRIOS JUNTO À BEIRA-RIO E BARRIS, ASSOCIADOS À ADMINISTRAÇÃO E AO SETOR DE ESPORTE ESTRUTURADO.

D- CRIAÇÃO DE TRAPICHES PARA RECEBER ENBARCAÇÕES DE BAIXO NAVEGANDO NO RIO.

E- CONEXÃO DO PARQUE COM AS ÁREAS PRÓXIMAS MEDIANTE A CONSTRUÇÃO DE BARRAGENS DESDESENVOLVENDO-SE NA PARTIR DA AVENIDA PRIMA DE BELAS E FONTES DE PEDESTRES SOBRE O ARCO DO LUVIO, MINIMIZANDO O ISOLAMENTO DO PARQUE DEVIDO À INTERCIDADE DO TRÁFEGO VEICULAR CIRCUNJANTE.

F- TRATAMENTO EM VIADUTO DE TRECHOS DA BEIRA-RIO PARA PERMITIR CONTINUIDADE VISUAL E FUNCIONAL ENTRE AS DUAS SEÇÕES NAS QUAIS ELA DIVIDE O PARQUE, CRIANDO, EM PARALELO, ZONAS DE CONTATO DO USUÁRIO DO PARQUE COM O RIO ENCLAUSTRADO.

G- CRIAÇÃO DE UM RELEVO ARTIFICIAL DE FORMA A:

- 1- CRIAR LOCALIZAÇÕES DIFERENCIADAS DENTRO DO PARQUE, CAPAZES DE SUGERIR, ESTIMULAR E ACOELERAR UMA GRANDE VARIEDADE DE COMPORTAMENTOS E ATIVIDADES RECREATIVAS TANTO ESPONTÂNEAS COMO ORIENTADAS.
- 2- PROTEGER O PARQUE DO RUÍDO GERADO PELO TRÁFEGO NA BARRIS E BEIRA-RIO.
- 3- GARANTIR O USO EFETIVO DAS BARRAGENS DE FERREIRAS E COLINAS SOBRE A BARRIS DESDESENVOLVENDO CRUZAMENTOS TERRESTRES NA MESMA.
- 4- GARANTIR VISUAL PARA O RIO DEBIDA A BARRIS DE PARQUE CONFECCIONADO ENTRE BARRIS E BEIRA-RIO, ATENUANDO O IMPACTO NEGATIVO DA CARACTERIZAÇÃO DEBIDA COMO VIADUTO EXPRESSA.
- 5- VINCULAR ENTRE SI O TRECHO DE ORLA E A TAXA ENTRE BARRIS E BEIRA-RIO OCUPADOS PELO PARQUE, SEM COMO ENTRE BARRIS E O RIO.

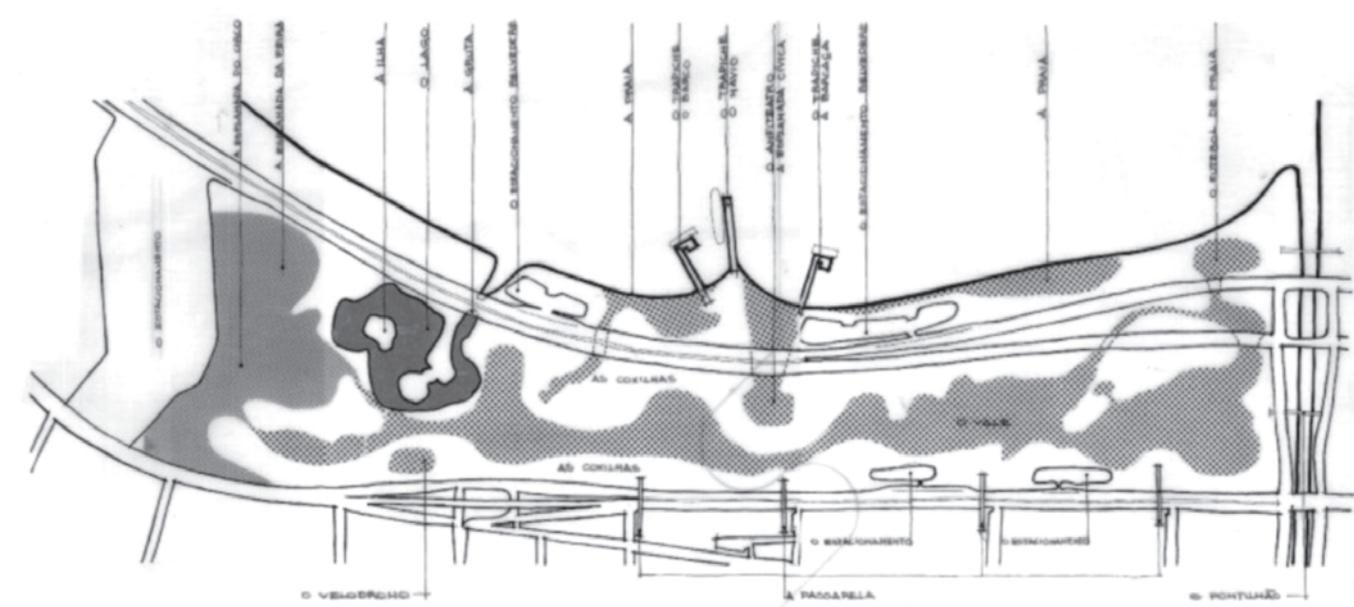
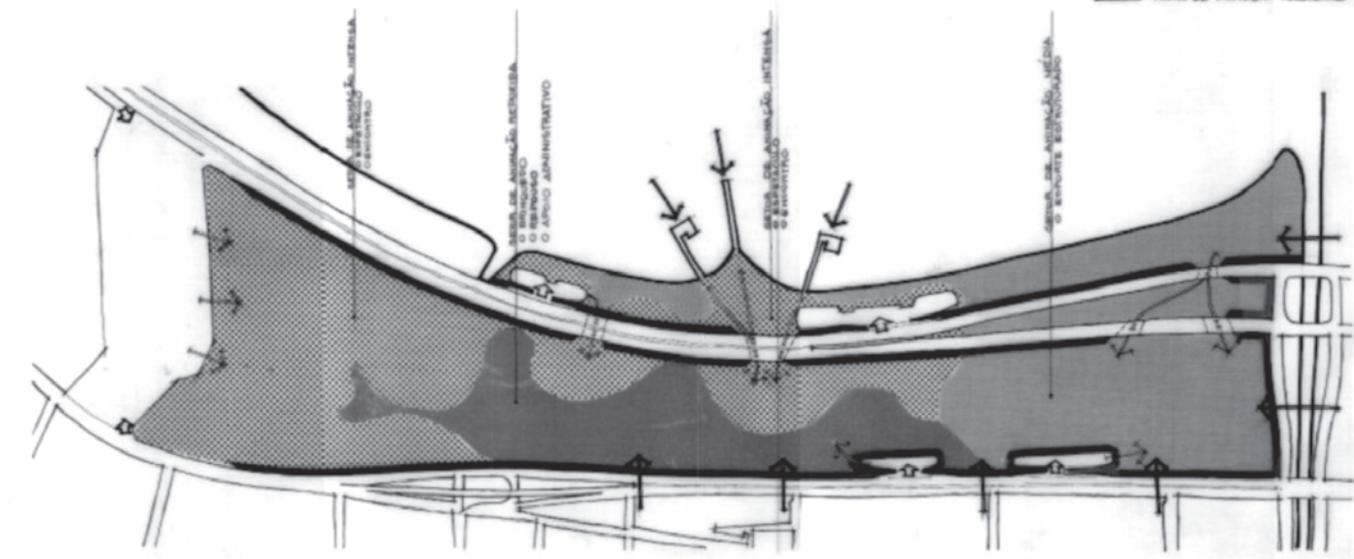
H- UTILIZAÇÃO INTERNA DOS DIFERENTES TIPOS BÁSICOS DE VEGETAÇÃO SOBRE O TERRENO PROPOSTO DE FORMA A:

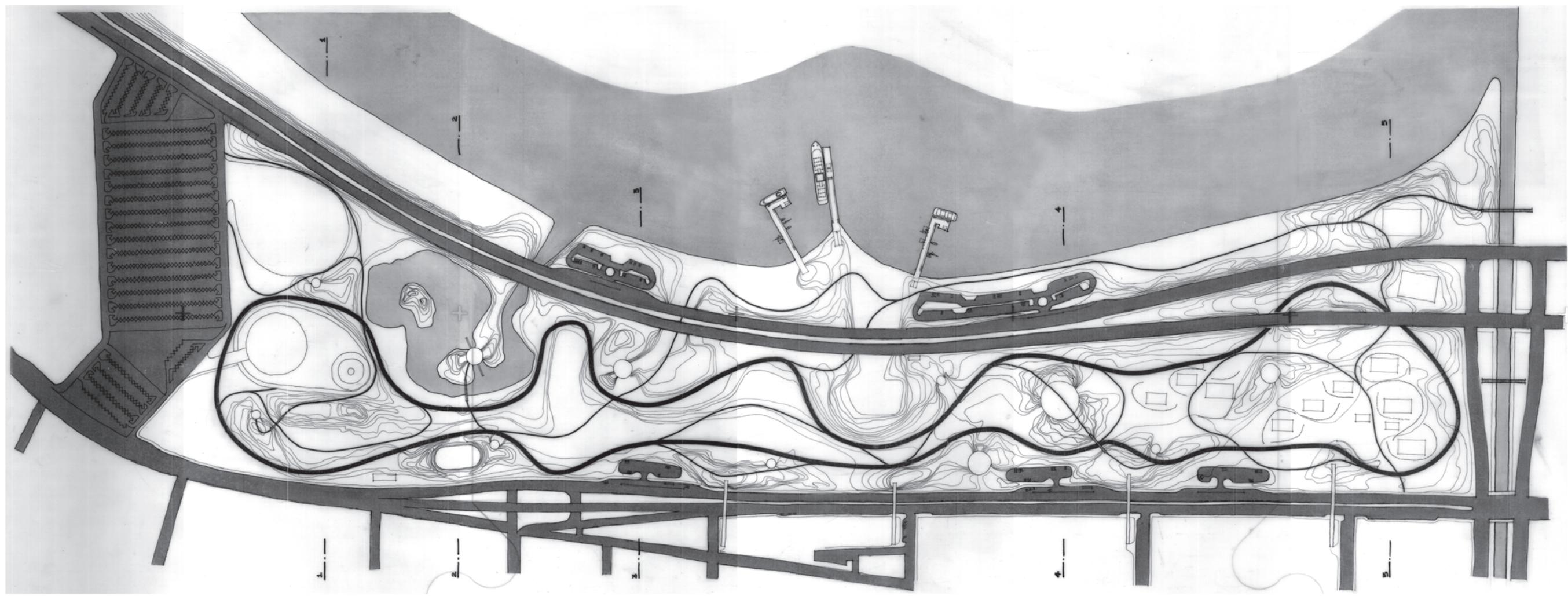
- 1- REFORÇAR A DIFERENCIAÇÃO DA PAISAGEM ESTABELECIDA, TENDO EM VISTA SOBREVIVÊNCIA, ESTABILIZAR E ACOELERAR UMA GRANDE VARIEDADE DE COMPORTAMENTOS E ATIVIDADES RECREATIVAS QUEER EXPANSIVAS, COMO ORIENTADAS.
- 2- PROTEGER O PARQUE DOS RUÍDOS GERADOS PELO TRÁFEGO ENVOLVENTE.
- 3- PROTEGER O PARQUE DO VENTO SUL.

I- UTILIZAÇÃO DE UM REPERTÓRIO LIMITADO DE ELEMENTOS CARACTERÍSTICOS AO RELEVO E À VEGETAÇÃO (BONS TOCOS, BARRAGENS, FONTES, COLINAS, CÔPGULAS, MONTANHAS, ETC.) PARA ACENTUAR A DEFINIÇÃO DE ESPAÇOS, E AJUSTAR A VARIEDADE DE COMPORTAMENTOS E ATIVIDADES RECREATIVAS POSSÍVEIS DENTRO DO PARQUE.

J- MINIMIZAÇÃO DA PRESEÇA DE EDIFICAÇÕES NO PARQUE E ABERTURA DE POSSIBILIDADES DE IMPLANTAÇÃO PROGRESSIVA DAS MESMAS:

DELA SUA REDUÇÃO A UM ÚNICO TIPO FORMAL, CARACTERIZADO POR CÔPGULA TRANSVERSAL, QUE SE INCLINA, SEM CONTRASTE, SOBRE O RELEVO PROPOSTO. SELA UTILIZAÇÃO, JUNTO AOS TRAPICHES, PROVISÓRIOS DE NAVIOS DE GUERRA E BARCAGA DESMONTADOS, COLOCADOS EM MEIO DA LINHA RESTAURANTE, SELA ELIANTO ETC... QUE SE PRINCÍPIO COM ATRAÇÕES SIMBOLICAMENTE CONCRETAS COM A VOCACÃO E DESIGNAÇÃO DO PARQUE.





**ESTRUTURA**

**05**

PLANTA GERAL Esc. 1:2000

PMPA

ESTUDO PRELIMINAR

**PARQUE MARINHA DO BRASIL**

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO

trapiches e a última próxima à zona de esportes náuticos, mais ao sul. Foram posicionados dois bolsões de estacionamento com acesso pela Borges, próximo aos esportes, e dois com ligação pela Beira-Rio, situados em diferentes lados dos trapiches. O estacionamento principal e de dimensão avantajada, no entanto, concentrou-se na fronteira entre o Parque e a área do Esporte Clube Internacional. Harmonicamente dispostos em toda a superfície do território, os acessos de pedestres se distribuem diferentemente pelos quatro lados do Parque, seja em nível, por pontilhões, passarelas, viaduto ou mesmo pela água.

Enquanto o esquema 1 estabelece as grandes manchas funcionais, o esquema 2 (Prancha 04 – *Diretrizes*) define as atividades e esclarece o formato de modelagem do terreno. Assim, destaca-se no desenho a grande figura ameboide, constituída pelos vales, que corta o parque no sentido longitudinal, conseqüentemente circundada pelas coxilhas. Inserido no vale, ao sul e na margem da Borges, identifica-se o velódromo, já na borda ribeira, nas porções central e norte da área, respectivamente, a depressão é utilizada como praia ou área para o futebol de areia. Em frente aos trapiches, iniciando na margem do rio e atravessando por baixo da avenida, o vale dá espaço à formação da esplanada cívica e do anfiteatro. No perímetro sul configura-se a esplanada do circo e da feira, seguido pelo lago e sua ilha. Nesse ponto, o lago atravessa sob a Beira-Rio, unindo-se ao Guaíba e formando a gruta. Na borda ribeira destaca-se a presença

dos três trapiches, marcados pela presença de diferentes elementos náuticos: barco, navio e barça. Os estacionamentos são novamente marcados nesse diagrama, porém diferenciados quando caracterizados como estacionamento belvedere – acessados pela Beira-Rio e voltados ao Guaíba. Repetidamente, também, são apresentados os acessos de pedestres, agora definidos quanto a seu tipo, seja passarela ou pontilhão.

### PARTIDO

**A continuidade paisagística da borda do estuário sugeria resistência a qualquer tipo de edificação proeminente. (...), as margens da Praia de Belas, continham alguns trapiches, a presença de um hidroavião, e a planaridade do terreno típica das várzeas que bordejam as baías fluviais do estuário Guaíba e da Lagoa dos Patos.<sup>53</sup>**

O projeto propõe a modelagem do terreno, formando vales e coxilhas que acomodam as múltiplas funções inseridas no Parque, gerando uma variedade de cenários naturais. Construções e equipamentos são mimetizados na topografia trabalhada, servindo tanto para abrigar atividades, quanto como espaços de transição e passagem. A sinuosa elevação do terreno sugere, em determinados momentos, a transposição física e visual da Av. Beira-Rio e, em contrapartida, gera os vales, nos quais uma série de atividades culturais, esportivas ou de recreação é desenvolvida. Ao mesclar o lazer ativo, passivo e contemplativo, de maneira a associar usos e atividades plurais, a proposição

Figura 155 – Prancha original do concurso – Prancha 5 Estrutura | planta geral.

53. MARQUES, Sérgio M. *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil*. Op. Cit.

torna-se rica e dinâmica. Nesse sentido, a superfície do Parque é segmentada em três distintos setores, classificados por intensidade de animação predominante: setor de animação intensa, setor de animação média e setor de animação reduzida.

#### **O CIRCO E A FERA | O PASSATEMPO ANIMADO**

Concentrado na extremidade sul, o setor de animação intensa (Prancha 08 – *Estrutura/ Planta*) é formado predominantemente por atividades relacionadas à diversão, de maneira a reforçar a atratividade da área, situada nas proximidades do estádio e ginásio do Esporte Clube Internacional – que por si só já constitui forte ponto focal de agregação populacional. Na transição entre o Parque e o complexo esportivo, um grande estacionamento atende às duas áreas e abastece diretamente, em espaço reservado, a esplanada do circo. A região circense é circundada por uma pista asfaltada em formato quase elíptico, contendo também espaço para o abrigo dos animais do circo e para o aeromodelismo. Acima dessa zona, aproximando-se da Av. Beira-Rio concentra-se a esplanada da feira destinada à mostra de diversões e ao aluguel de cavalos.

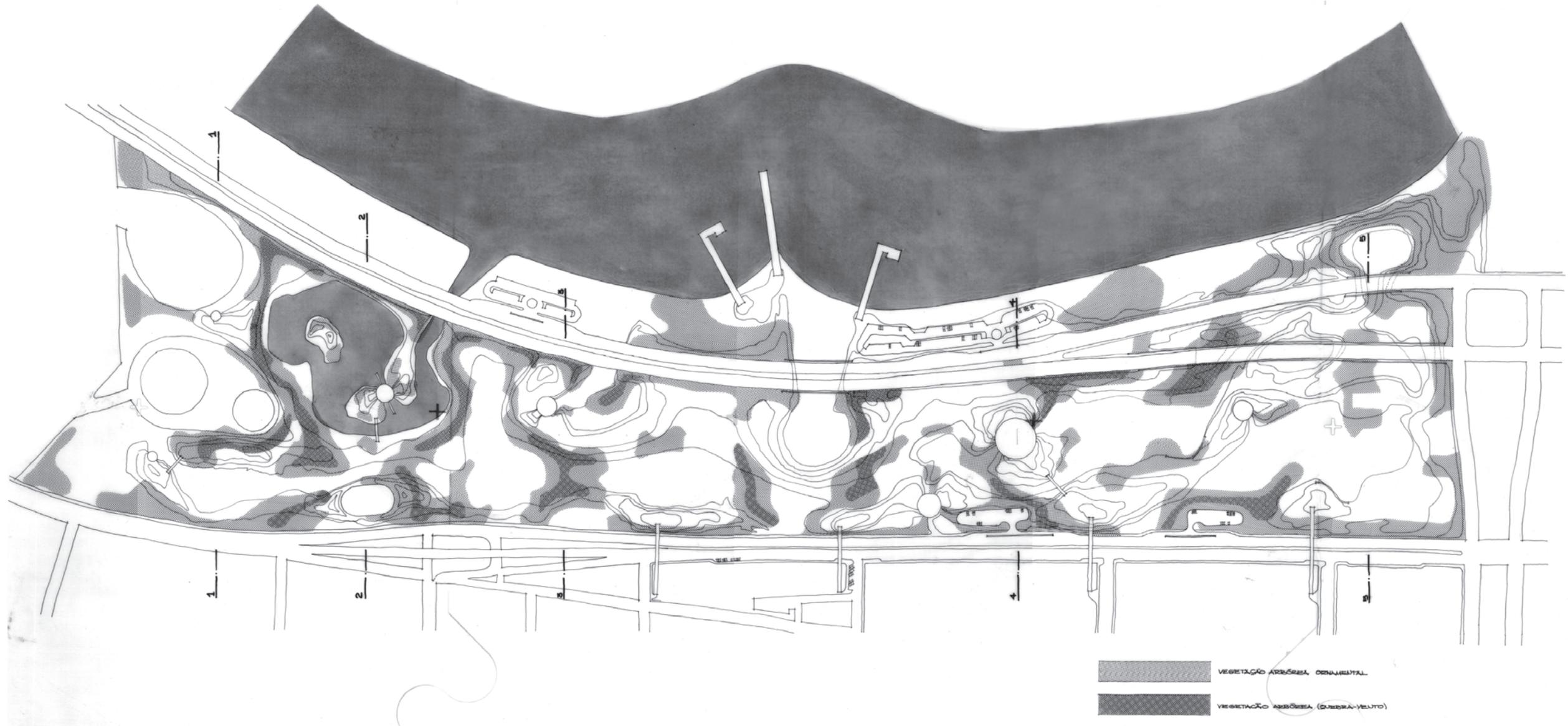
Também nas adjacências da Beira-Rio, porém se aproximando à porção central do terreno, foi implantado um lago, formado pelo desaterro e pela inserção das águas do Guaíba no interior do Parque. Abaixo da avenida propôs-se a gruta, que dá acesso ao lago, também destinado à pesca, ao passeio de barco, ao nautimodelismo e à conformação, em seu miolo, a ilha dos macacos. Próximo ao lago, uma grande superfície ameboide é destinada ao “xadrez gigante” e ao jogo de bocha ao

ar livre. Nas proximidades da Borges de Medeiros, formando um pequeno vale, implantou-se o velódromo. Também tirando partido nas cotas de nível do terreno, nas imediações do velódromo, previu-se área para a diversão com carrinho de lomba, patins, tobogã ou surfitte. Distribuídas entre as atividades citadas, edificações de serviço – acomodadas na topografia do terreno, sempre com acesso pela cota mais baixa e abraçadas pelas cotas mais altas – abrigam sanitário, telefone e guarita. É também nessa porção do Parque que foi prevista a estação do DMAE. Todas as atividades são conectadas através dos caminhos anelares sinuosos, destinados aos pedestres e aos bondinhos.

#### **O ESPETÁCULO E O ENCONTRO | O DESCANSO E O BRINQUEDO**

A ala central do Parque se divide em setor de animação reduzida, margeando o Parque a leste e ocupando a maior extensão da porção central, e setor de animação intensa, que ocorre nas imediações da Av. Beira-Rio e junto à orla (ver *Estrutura*). Este último se destina ao espetáculo e ao encontro, enquanto o primeiro volta-se ao descanso, ao brinquedo e ao apoio administrativo. Se por um lado a animação reduzida propõe menos contingente populacional, o espaço de ocupação intensa pretende atrair grande número de usuários, em virtude dos trapiches que avançam sobre o rio e da esplanada cívica que se forma a partir deles, cruzando sob a Av. Beira-Rio.

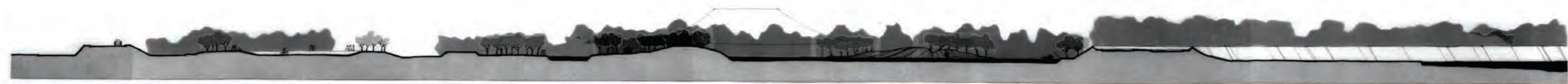
Figura 156 – prancha original do concurso – Prancha 6 Estrutura | vegetação.



**ESTRUTURA** **06**  
VEGETAÇÃO ESC. 1:2000



SEÇÃO 1



SEÇÃO 2



SEÇÃO 3



SEÇÃO 4



SEÇÃO 5

**ESTRUTURA** **07**  
SEÇÕES ESC. 1/500

PMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISAO DO PLANEJAMENTO URBANO

Contornada por colinas e implantada na cota mais baixa, a praça cívica também contém anfiteatro. Tal esplanada avança por baixo da avenida, através de viaduto, abrindo-se ao rio. Do espaço conformado na borda do Guaíba surgem três trapiches que abrigam distintas atividades. Ao sul, o píer possui função turística, de onde chegam e partem barcos de excursões programadas. No trapiche central está ancorado o navio desativado, transformado em restaurante e Museu da Marinha do Brasil. A barça desativada, do trapiche norte, serve de bar flutuante, conferindo ao projeto uma imagem lúdica e sugerindo, com a inserção desses elementos náuticos, a retomada do rio. Ainda a oeste da Beira-Rio, voltado ao Guaíba, implantam-se dois estacionamentos belvedere, assentados em cota mais baixa que a avenida, servindo não apenas como estacionamento, mas como platôs de contemplação da paisagem. Unido por viaduto, do outro lado da via, ainda inserido na área de animação intensa, encontra-se o centro de tradições, apto a receber os conjuntos musicais, as exposições e as feiras.

No que se refere ao setor de animação reduzida, predominam áreas para o desenvolvimento da recreação infantil e das atividades espontâneas, situadas no alargamento do vale central, circundadas pelo caminho anelar de contorno do Parque. Próximo à Borges de Medeiros situa-se edificação destinada à administração, apoiada por um estacionamento exclusivo, com acesso pela mesma via. Nesse trecho do parque também são

implantadas duas das passarelas que cruzam por cima da artéria veicular, unindo o Parque às ruas de acesso local. Seguindo modelo da ala sul, construções circulares, abraçadas pela topografia, acolhem sanitários, telefone e guarita.

#### ○ ESPORTE ESTRUTURADO | ATIVIDADES ORIENTADAS, ESPORTE JUVENIL, ESPORTE ADULTO

Situado na face norte do Parque, o setor de animação média reúne as atividades esportivas, acomodadas em espaços planos propostos entre a sinuosidade plástica do terreno (Prancha 10 – *Estrutura / Planta*). Composta por quadras esportivas de uso múltiplo, futebol de praia e equipamentos específicos à função, a área esportiva se estende da face leste, junto a Borges, até a borda da água, onde, além do futebol, criou-se ambiente de praia e belvedere de contemplação, posicionado junto ao estacionamento.

Na transição entre a área de animação reduzida e média, implantou-se a cúpula maior, destinada ao abrigo de atividades esportivas e culturais, tais como jogos cobertos, representações dramáticas, exposições, apresentações musicais, reuniões e assembleias. O conceito implícito na concepção da cúpula consiste em sua grande atração, pois além de abrigar atividades internas, a cobertura em concreto moldado, que é todo de colina<sup>54</sup>, se destina ao trânsito de pessoas, permitindo a visualização da paisagem total do parque, inclusive alcançando além do limite imposto pela Av. Dique. Seguindo diretrizes projetuais, a edificação se encaixa na topografia do terreno, de maneira a integrar-se com a paisagem do entorno.

Figura 157 – prancha original do concurso – Prancha 7 Estrutura | secções.

54. Ver memória do projeto: "... A cúpula que abriga e é topo de colina...".

Em conformidade ao propósito das construções inseridas na modelagem do terreno, na zona esportiva também são implantadas edificações destinadas a sanitários, telefone e guarita – seguindo padrão das demais localizadas em outras partes do Parque – e, também, a depósito de material esportivo e vestiários. Ainda, como objeto construído, foram propostas para o setor dois muros bate-bola, cada um situado junto a um grupo de canchas, destinados a função esportiva e, também, de proteção dos ventos.

Um dos conjuntos de quadras, localizado na sequência da cúpula maior, é composto por canchas de pelada, basquete, vôlei e futebol de salão. O outro grupo, implantado na extremidade norte do Parque, exclui o vôlei e acrescenta o tênis. Todas as quadras são separadas física e visualmente por paliçadas – cerca de estacas – que, juntamente com os muros, garantem a barreira defensiva dos distintos espaços. O grupo de quadras se une ao outro lado da Beira-Rio, juntando-se ao futebol de praia, através do caminho anelar que passa abaixo da cota da avenida.<sup>55</sup> A ligação do setor com o entorno da Borges e da Ipiranga é realizado, respectivamente, através de passarelas – coincidindo às vias locais de bairro – e pontilhões.

#### ... A IMAGEM ANTIGA DO VERDE JUNTO À ÁGUA ...

Embora não se encontrem muitos registros sobre as espécies vegetais adotadas para o Parque, os diagramas entregues no concurso deixam clara a intenção de classificar a vegetação em ornamental ou quebra-vento (ver Prancha 6 – *Estrutura / Vegetação*). A primeira aparece em maior quantidade, espelhada ao

longo de toda a superfície em pequenas pinceladas no interior do terreno ou em manchas maiores na proximidade da orla. A vegetação ornamental abraça o Parque ao longo da fronteira com as três grandes avenidas que o circundam, reforçando seu caráter de proteção ambiental contra o ruído veicular. A vegetação proposta como quebra-vento também se distribui por toda a área do Parque, no entanto, aparece normalmente em cotas mais elevadas e, essencialmente, entre as diferentes atividades propostas entre vales e coxilhas. Essa atitude reforça o objetivo implícito na vegetação de não apenas atuar na proteção dos ventos, mas também firma a identidade dos variados ambientes propostos.

#### ... DO CAMINHO VAGAROSO ENTRELAÇANDO

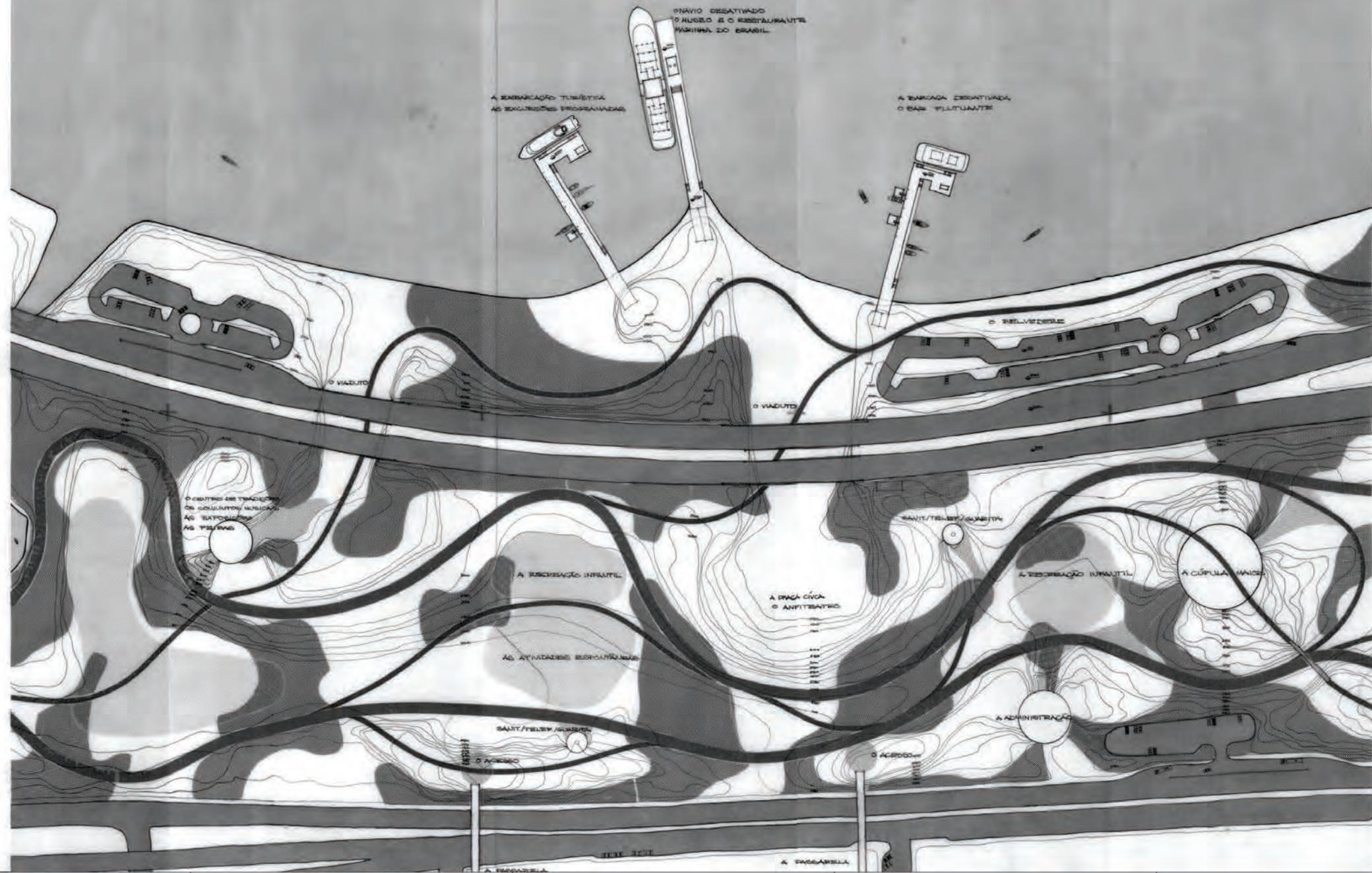
##### O VALE E A COXILHA ...

Em conformidade com o conceito estipulado nas diretrizes de projeto, a proposta não utiliza eixos, retas ou traçados quadriculares para determinar circulações ou criar espaços. Ao invés disso, sugere a composição de espaços celulares unidos por um anel contínuo e sinuoso, que interliga todos os ambientes do Parque, percorrendo o contorno dos vales. A trama orgânica sugere um caminho que possibilite a formação de diferentes perspectivas e descobertas ao longo do seu traçado. Em virtude de sua maior largura, este caminho não se destina apenas ao passeio de pedestres, senão estimula o hábito de cavalgar ou andar de bicicleta.

Figura 158 – prancha original do concurso – Prancha 8 Estrutura | planta (setor diversão).

55. Nessa área do Parque, devido ao distanciamento das vias da Av. Beira-Rio (bairro-centro e centro-bairro) o caminho passa por dois viadutos em sequência.





CLAUDIO LUIZ ARAUJO

*Claudio Luiz Araujo*

O ESPETÁCULO E O ENCONTRO  
O DESCANSO E O BRINQUEDO

**ESTRUTURA** **09**  
PLANTA ESC. 1:1000

PMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISAO DO PLANEJAMENTO URBANO

Além da pluralidade funcional sugerida para o anel, a dinamicidade do percurso é reforçada por seu desenvolvimento ondulante – consequente dos desníveis topográficos –, pela formação de dilatações e aproximações, pela geração de passagens cobertas, pela inserção de pontes, entre outros.

Complementar ao anel de circulação principal é proposto um caminho secundário – de menor largura e hierarquia (Prancha 05 – *Estrutura / Planta geral*) –, que se aproxima das edificações e transpõe, através de viaduto, a Av. Dique, alongando o percurso até a margem ribeira. Mantendo o caráter orgânico da circulação, o segundo anel se enlaça ao primeiro em variadas circunstâncias, sugerindo um contínuo movimento de contorno dos espaços. Característico desse caminho é também a aproximação às edificações, propondo, de maneira sutil, a vinculação de todas as construções inseridas no Parque, como cúpula maior, centro de exposições, administração, sanitários, vestiários, etc. Destinado ao pedestre, o caminho de menor hierarquia cruza a esplanada cívica, bem como os viadutos sob a Beira-Rio, e percorre a orla, insinuando, inclusive, a continuidade do percurso na direção norte, uma vez que se une ao pontilhão sobre o Arroio Dilúvio, no sentido do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.<sup>56</sup>

Figura 159 – Prancha original do concurso – Prancha 9 Estrutura | planta (setor cultura e civismo).

... **CONTRASTAR A MINERALIDADE DO ENTORNO COM O ESPAÇO ABERTO E VIVO ...**

Assim como na distribuição e conformação interna dos espaços, a proposta não estabelece com o entorno uma relação em escala monumental. Ao contrário, propõe acessos segmentados, na escala do usuário, efetivado através de passarelas – Borges de Medeiros –, pontes – Ipiranga – ou caminhos sinuosos – orla ribeira. A ausência de marcação espacial enfática em relação aos acessos reforça o objetivo de fazer do Parque um ambiente voltado para o seu interior, que se abre ao entorno urbano ou ribeiro em momentos específicos e determinados. Essa relação de porosidade com o meio circundante é inclusive estabelecida com a principal barreira visual do contexto, a Av. Dique. Nesse sentido, as ondulações do sítio determinam os momentos voltados à contemplação da paisagem externa ou à inserção no contexto interno. O contraponto entre se abrir ou se resguardar é também insinuado pelos viadutos abaixo da referida avenida, ocorrendo apenas em três diferentes ocasiões ao longo do Parque.

O projeto é cuidadoso ao propor diferentes alternativas atenuantes ao isolamento do Parque com o entorno, em virtude do sistema viário circundante. Nesse sentido, cria passarelas de pedestres e ciclistas que se vinculam com as principais ruas da malha do Menino Deus e, também, pontilhões sobre o arroio da Av. Ipiranga, conectando o Parque com a continuidade norte da orla. Essas chegadas em nível por passarelas ou pontilhões mantêm a linguagem de trabalhar com a escala do usuário, re-  
futando a monumentalidade tanto dos espaços, quanto

56. BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

dos acessos. Dessa forma, o parque como grande equipamento de recreação e lazer se insere e se interliga ao contexto urbano existente, integrando-se a ele por conveniência de costura física ou potencialidade paisagística, mas também se preservando dele por necessidade de resguardo do ruído e da velocidade do automóvel. Tal atitude sugere a formação de um Parque por episódios, em que pequenas ocasiões, ora abertas ao vasto horizonte, ora fechadas no interior do terreno, geram o todo projetado.

**... MONTAR O QUADRO SUGESTIVO E DEIXAR QUE AOS POUCOS  
O ESPAÇO SE COMPLETE E SE POVOE,  
NO EXERCÍCIO PLENO DO TEMPO DITO LIVRE ...**

A proposta tem o mérito de criar uma paisagem nova e atraente, através da qual ocorre a miscigenação de funções e, conseqüentemente, de usuários, o que possibilita a dinamização do lugar e sua conexão com o convívio da cidade. O vínculo se estabelece com o ambiente urbano construído e, principalmente, com o contexto da orla, restabelecendo a união da população com a água e com a natureza. Por meio de sua topografia ondulante, de seus caminhos sinuosos e de suas visuais angulosas, o projeto intenciona devolver ao cidadão o desfrute da paisagem e o aproveitamento do tempo de ócio.

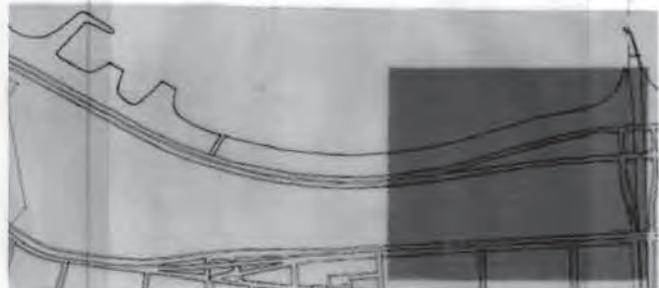
Provavelmente não de forma intencional, como observa Marques, o projeto antecipa certas exigências do discurso ambiental vigente na atualidade, no sentido de recriar a natureza dentro da cidade e de respeitar o espaço natural existente<sup>57</sup>. Estruturando e organizando elementos da própria natureza, a proposta molda um novo cenário, dando forma a uma superfície até

então completamente descampada, que por um longo período não tinha função definida para sua ocupação. Embora, em um primeiro momento, possa parecer que o livre traçado orgânico seja casual, a análise mais atenta demonstra as complexas relações estabelecidas pela modelagem do território e a variedade de possibilidades que resgata ao convívio urbano. Oportunidades de vivência que provocam a descoberta e estimulam a sensibilidade.

Textualmente demonstrada pela poesia, a memória do projeto é clara em suas intenções, coerentemente materializadas na proposta. O objetivo de criar uma nova paisagem, pelo uso de elementos naturais, moldando não apenas o terreno, mas também dando forma à água é plenamente atendido. Participando ornamental e funcionalmente, o verde recompõe a paisagem e propõe a ideia de natureza idealizada, expressando o desejo de recriá-la para que participe junto à cidade. Variados espaços, propostos em diversos formatos para múltiplos usos e pessoas, são entrelaçados pelo caminho dito vagaroso, para que a contemplação e a retomada de experiências ao ar livre seja uma vivência real. Todo o conjunto, enfim, torna-se apenas o quadro sugestivo do Parque, para que, gradativamente, a população o ocupe, o identifique e o usufrua. E, então, tire proveito da peça urbana concebida para o lazer e para a recreação.

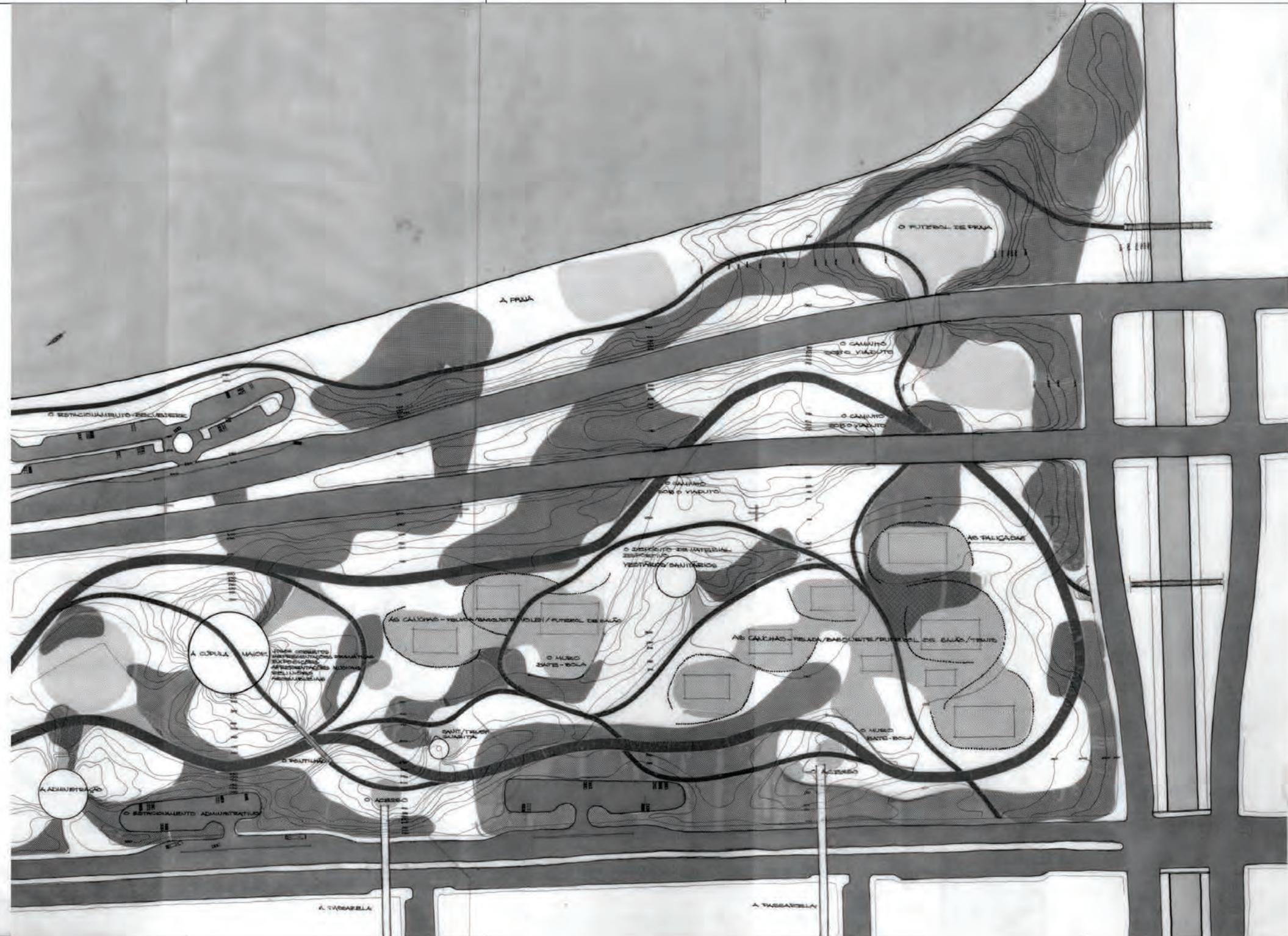
Figura 160 – prancha original do concurso – Prancha 10 Estrutura | planta (setor esporte).

57. MARQUES, Sérgio M. *Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua* O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil. Op. Cit.



CLAUDIO LUIZ ARAUJO

*Claudio Luiz Araujo*



**O ESPORTE ESTRUTURADO**  
 ATIVIDADES ORIENTADAS  
 ESPORTE JUVENIL  
 ESPORTE ADULTO

**ESTRUTURA**

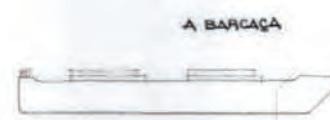
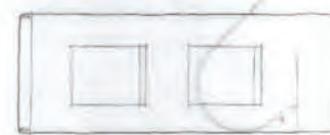
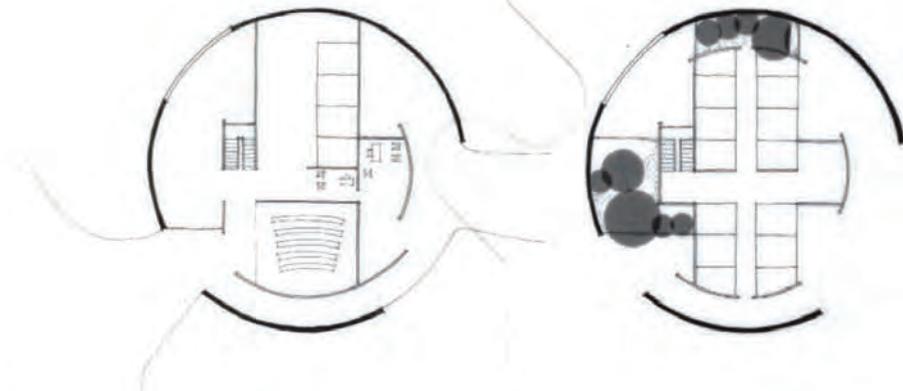
**10**

PLANTA ESC. 1:1000

PMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
 SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
 SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO



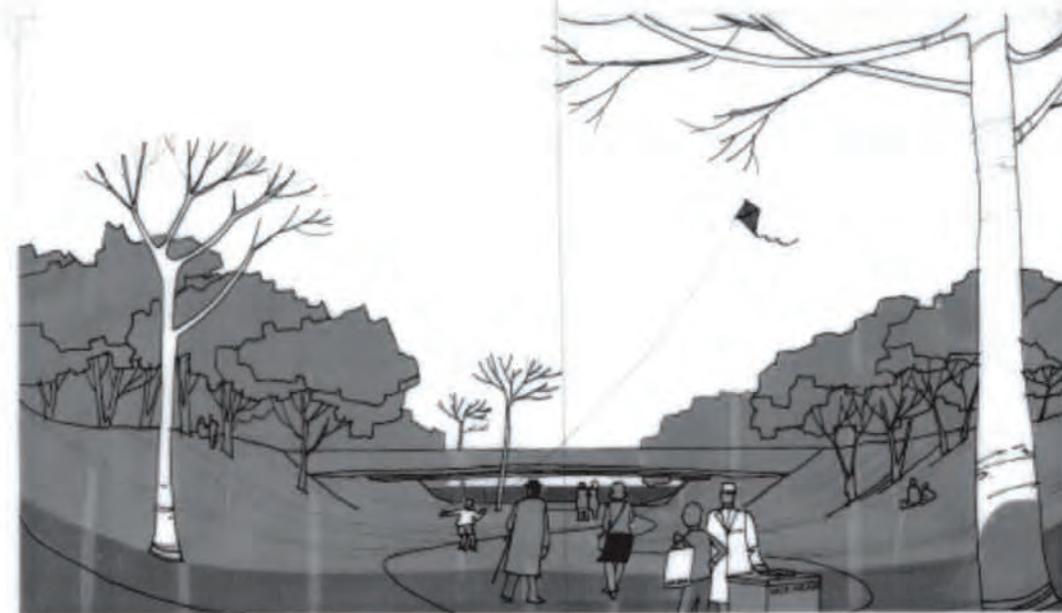
CLAUDIO LUIZ ARAUJO *Claudio Luiz Araujo*



**ELEMENTOS** **11**  
ESC. 1:500

PMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHO DO BRASIL**  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO

Figura 161 - prancha original do concurso - Prancha 11 Elementos.



CLAUDIO LUIZ ARAUJO

*Claudio Luiz Araujo*

**ESTRUTURA**

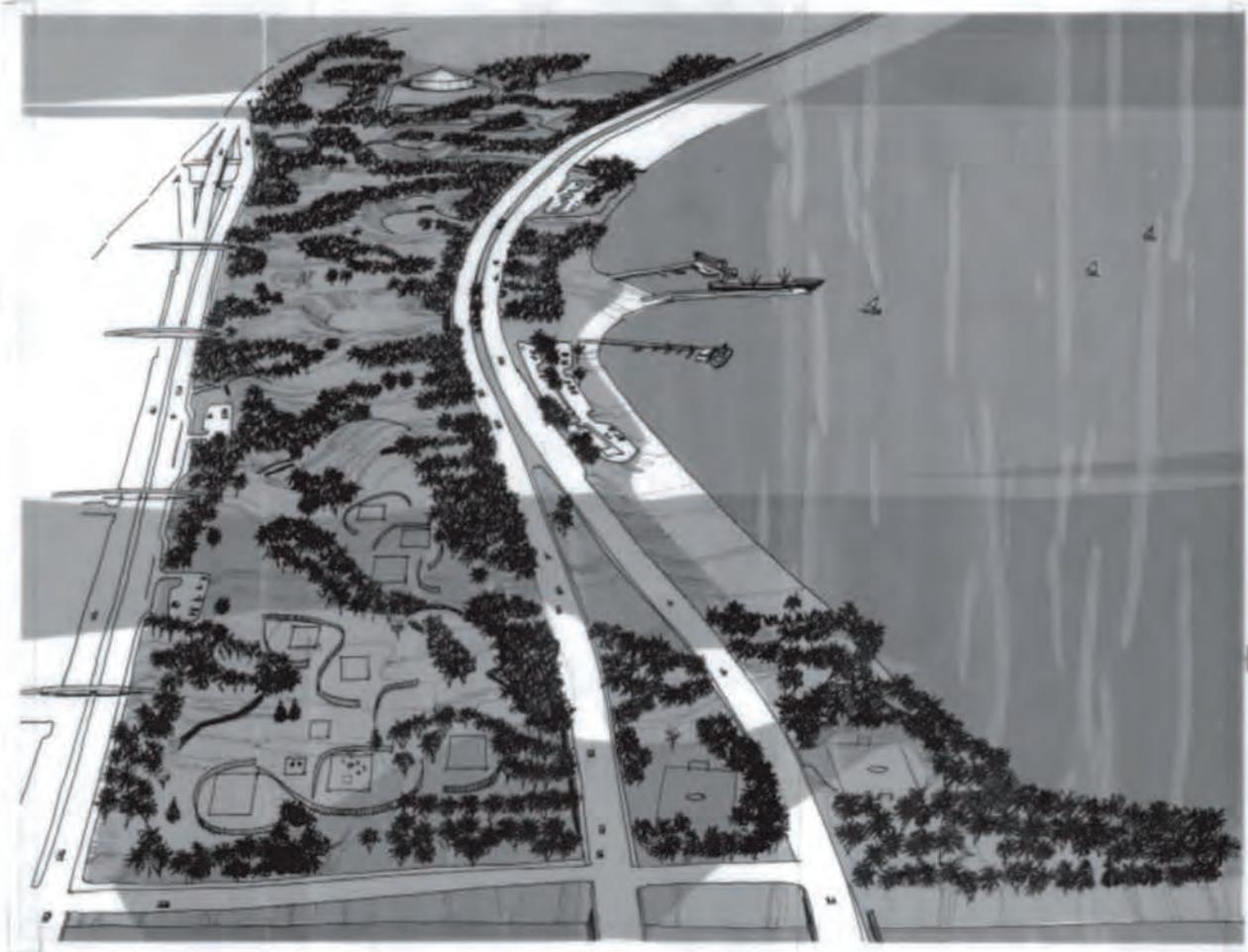
**12**

PNPA

ESTUDO PRELIMINAR

**PARQUE MARINHA DO BRASIL**

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISAO DO PLANEJAMENTO URBANO



CLAUDIO LUIZ ARRILHO

*Claudio Luiz Arrilho*



**ESTRUTURA**

**13**

PMPA ESTUDO PRELIMINAR  
**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL  
SUPERVISÃO DO PLANEJAMENTO URBANO

### 3.6 Proposta 3

#### Arq. Carlos M. Fayet e Arq. Jorge Debiagi

O projeto é de autoria dos arquitetos Carlos Maximiliano Fayet, Jorge Decken Debiagi e Moema Castro Debiagi.<sup>58</sup>

#### MEMÓRIA<sup>59</sup>

...

#### DEFINIÇÃO DE PROJETO

O projeto busca promover a integração da natureza com a cidade consolidada, com base na utilização de formas livres, a fim de gerar espaços públicos dinâmicos para uso da população. Os autores queriam trazer a Porto Alegre o que, na década de 70, já ocorria no Rio de Janeiro com o Aterro do Flamengo. Ou seja, criar uma grande superfície de parque inserido no cotidiano da cidade, para que se tornasse vivo e ativo no dia a dia das pessoas. Conceitualmente, o projeto incorpora a concepção do parque linear que se desenvolve ao longo de eixos viários. Nesse sentido, a proposta resgata a ideologia modernista de buscar o diálogo e promover o convívio entre a natureza – organizada – e a racionalidade técnica – as *parkways*. O Parque é concebido como um grande equipamento verde destinado ao uso da população, interceptado, no nível do solo, por pistas de tráfego intenso e de alta velocidade.

Equilibradamente, o projeto calibra as funções de lazer do parque urbano, sem menosprezar fatores

Figura 163 – prancha original do concurso – Prancha 13 Estrutura (perspectivas).

essenciais para sua concepção, constituídos pela marcada presença das vias expressas que o cruzam e pelo enorme potencial paisagístico da orla onde se implanta. Desse modo, consagra o conceito de linearidade da proposta, através de um tratamento paisagístico que reforça seu sentido horizontal e longitudinal. Nesse aspecto, o parque linear é composto por duas faixas bastante marcadas em termos de morfologia e programa. A mais larga das faixas, caracterizada pelo uso de formas livres, divide-se em três setores bem definidos por funções esportivas, culturais e de diversão. Embora a faixa de orla siga a mesma segmentação funcional, seu maior atrativo nitidamente é o rio, que age como protagonista de todas as atividades que ali se implantam (ver *Planta Geral*).

Percebe-se na tira ribeira uma composição mais diluída, porém ao mesmo tempo com maior imponência quando se refere ao contato com o Guaíba. Por outro lado, a área de proximidade com a cidade, possui configuração mais densa, mesclando espaços de escala mais avantajada com locais de uso menos intenso. Na totalidade, a concepção projetual admite o Parque como o jardim de uso público, para a prática de esportes, a caminhada ao ar livre e o local de encontro da população, reproduzindo a ideia de cidade-parque, onde o verde urbano se associa às artérias de ligação da metrópole. Fruto de um aterro de localização privilegiada, o Parque agrega atividades típicas de lazer na orla e na cidade, explorando paisagens, superfícies longas e contornos sinuosos. Fayet e Debiagi criam um parque que busca responder à necessidade da cidade contemporânea de qualificar a paisagem e se integrar à natureza.

58. Em relação a essa proposta, não foram encontrados dados sobre assessoria técnica e colaboradores do projeto.

59. Outras equipes apresentam na prancha I a memória do projeto. No entanto, essa prancha não foi encontrada nos arquivos de Debiagi, juntamente com as restantes.

**PARTIDO**

De configuração longitudinal, o projeto assume as avenidas que o circundam, integrando-as ao traçado geral do parque, de modo à reforçar seu formato linear. Avesa ao uso de eixos, a proposta organiza as atividades em diferentes conjuntos que se unem por um longo caminho sinuoso, que apresenta largura alternada em diferentes circunstâncias. A esse percurso, no decorrer de toda sua extensão, conectam-se trechos estreitos e curvos, permitindo o acesso a atividades mais resguardadas. Pode-se dizer que o esqueleto estruturador do projeto é constituído por esse trajeto em S, pois é através dele que as atividades se conectam e se interceptam. É também por meio dele que as avenidas limítrofes do Parque se ligam ao interior da superfície.

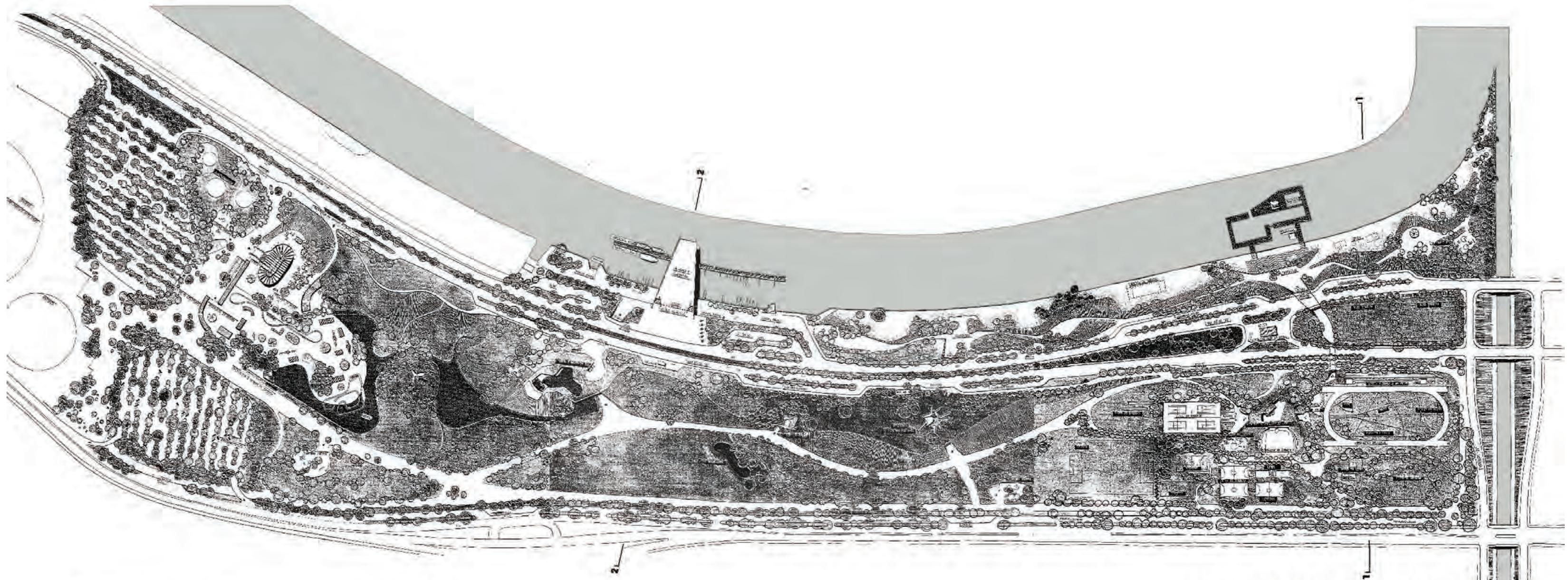
Esse percurso não apenas determina a via interna de ligação das atividades e de caminho de pedestres, como também, delimita a cota mais baixa do extenso modelado que se prolonga no sentido longitudinal do sítio. Concentrado na porção central do Parque, o vasto talude de contorno curvo é a figura de maior percepção no conjunto, abrigando atividades culturais e turísticas no interior de suas ondulações e, simultaneamente, permitindo o acesso a seu nível mais alto, de maneira a possibilitar o alcance da paisagem ribeira. O trabalho com a modelagem do terreno, embora utilizado de forma sutil, gera dinamismo ao conjunto, uma vez que cria variados espaços e a percepção de diferentes perspectivas. Tirou-se partido da modelagem do terreno ao longo de todo o prolongamento do Parque, sempre no sentido de resguardar atividades e de proporcionar alternativas de configuração espacial. O talude central, no entanto, caracteriza o elemento de

maior força compositiva no que se refere ao movimento com a topografia, capaz de gerar um espaço fluido e ativo, agregador de atividades e de visuais.

Transversalmente, o elemento de grande destaque consiste na edificação trapezoidal caracterizada pela continuidade do espaço cívico, pronunciando-se sobre o Guaíba. Embora ocorram três ligações transversais leste-oeste, elas são pouco percebidas na escala total, por se configurarem como passagens subterrâneas, que cruzam sob a Av. Beira-Rio, conformando percursos internos de ligação entre os setores de atividades. O projeto não encara as passagens por viaduto apenas como caminho, senão cria espaços diretamente ligados a elas, na cota mais baixa, onde se desenvolvem atividades como ringue de patinação, bar, restaurante, sea aquarium ou museu. Comum ao encerramento de todas as passagens subterrâneas é a formação de um belvedere de contemplação da paisagem, sempre configurado no ingresso da faixa de orla.

Claramente percebe-se que o projeto aceita e assume a presença das autopistas que cortam o terreno, buscando constantemente mesclar as atividades com a configuração das vias. O projeto de Fayet e Debiagi de maneira nítida apropria-se da presença da Av. Dique e a integra com as atividades. No setor esportivo, por exemplo, quadras são implantadas no canteiro central da avenida, insinuando a proposição de um espaço dinâmico que não nega o automóvel, mas integra-se a ele. O projeto não propõe o corte no limite da Avenida Dique, senão utiliza seu traçado para costurar o trecho da

Figura 164 – Planta geral proposta Fayet e Debiagi.



# PARQUE MARINHA DO BRASIL

PLANTA GERAL

Arquitetos:  
Carlos Maximiliano Fayet  
Jorge Debiagi  
Moema Debiagi



orla com a superfície alongada do Parque. Em relação à Av. Borges de Medeiros, parece haver uma interrupção, tendo em vista que nas margens da avenida posicionou-se linearmente estacionamento, protegidos por árvores em toda a sua extensão.

### **A DIVERSÃO**

Posicionado na extremidade sul do parque, o setor de diversão possui dois dos elementos fundamentais de composição e de vinculação com o restante do conjunto: o percurso a pé e o canal aquático Primeiramente, o já citado caminho de pedestres, desenhado em S, se alarga ao penetrar no setor, com o intuito de atender ao contingente populacional de massa, que se volta a essa ala do projeto (ver Prancha 04 – *planta geral 3*). Imprimindo uma linguagem um pouco mais lúdica e anunciando o caráter da zona direcionada ao lazer, o elemento água se transforma em um lago de desenho orgânico, que parte do interior do *Sea-Aquarium* e Museu e atinge o setor sul, onde, quase em U, abraça o parque de diversões. Tal zona de entretenimento representa a principal atividade posicionada no setor sul do Parque, espraiando-se pela maior parte de sua área. Em uma das extremidades do lago, coincidindo com a intersecção com o caminho principal de pedestres, foi proposto um pequeno deck de onde partem os barcos de aluguel utilizados no lago. Junto a isso também se previu aluguel de bicicletas e estrutura de apoio, constituída por bar, sanitários e telefone. O parque de diversões possui formato irregular e é delimitado pelo lago, por canteiros forrados de vegetação ou por construções. Seu acesso ocorre já na finalização do caminho de pedestres, após o

encontro com a área de exposições ao ar livre, ao lado da bilheteria que também serve ao circo.

Maior equipamento de atração populacional do Parque, o circo finaliza o sinuoso percurso de pedestres que o cruza. Posicionado de frente para um largo, com ingresso voltado para sul, permite acesso tanto do caminho interno ao Parque, como diretamente pela Av. Beira-Rio – ponto onde se previu parada de ônibus. À esquerda da sua entrada principal, uma construção estreita e longitudinal abriga bilheteria, sanitários e telefone. As extremidades dessa edificação determinam os pontos de alcance ao parque de diversões, na ponta leste, e ao picadeiro, na oeste. Em relação à Beira-Rio, o equipamento é afastado por um grande modelado do terreno, que se estende para dentro do Parque, sendo continuado por um grupo vegetal. Ainda, a área circense tem apoio de um pátio de serviço, que também atende ao parque de diversões, localizado atrás da arena, com acesso direto pela Av. Dique. Junto a esse pátio foi prevista a administração do Parque.

Posicionado no miolo de um grande canteiro, protegido por árvores e taludes, limitando as atividades de diversão, foram dispostos espaços para a prática de aeromodelismo. Nessa mesma ilha verde, implantou-se também um pequeno parque infantil, envolto por vegetação. Tais atividades fazem fronteira com o maior de todos os estacionamentos propostos para o Parque. Esse enorme bolsão, com capacidade para 1372 veículos, definitivamente segrega o Parque da área esportiva pertencente ao Esporte Clube Internacional. Outro parqueamento, com 1030 vagas, encerra a extremidade sul do Parque no limite com a Borges de Medeiros. Ambas

as áreas são densamente cercadas por vegetação, possuindo aberturas apenas nos pontos de ingresso pelas respectivas avenidas as quais fazem fronteira. Embora entre as duas áreas destinadas a estacionamento haja um espaço com configuração mais diluída em termos de equipamentos ou vegetação, mantém-se o propósito de corte da estrutura do Parque com o entorno adjacente. Isso porque as árvores, mesmo ocorrendo de maneira espaçada, são posicionadas intercaladamente, interrompendo a visual com os equipamentos vizinhos.

Ao norte do estacionamento da Borges, inserido em um canteiro pontiagudo, foi proposto mais um espaço para parque infantil. Na diagonal dessa região, no interior de ampla área verde, onde o lago se estreita e sugere um canal, discretamente implantou-se um espaço destinado para a leitura. É constante em todo o Parque, porém percebido de maneira mais intensa no setor sul, a introdução de estreitos caminhos sinuosos, cortando canteiros maiores e possibilitando o acesso a atividades de menor intensidade de uso. Esse fato é mais facilmente percebido nessa região pelo contraste gerado com as funções circundantes, caracterizadas pela larga escala e aglomeração populacional. Embora sem contar com projeto para a faixa de orla – por determinação do concurso –, o setor sul possui a maior área de Parque entre as avenidas Borges e Beira-Rio, o que contribui para o fato de ali estarem implantados os grandes equipamentos urbanos de diversão.

#### **A CULTURA, O TURISMO E O CIVISMO**

Esplanada Cívica, Complexo Folclórico e Turístico, *Sea Aquarium* e Museu conformam os pontos de maior

atratividade da porção central do Parque, caracterizada por sua vocação cívica, cultural e turística (ver Prancha 3, *planta geral 1*). Enquanto que o dinamismo da esplanada firma-se no fato de aterrissar sobre a água, o principal atrativo das outras atividades consiste em serem implantadas sob extenso modelado do terreno, de maneira a não interferir na paisagem total do Parque. O trabalho com a topografia do sítio constitui o essencial definidor de projeto para o setor, uma vez que se estende longitudinalmente pela superfície, buscando o encontro em nível com a Av. Beira-Rio. Desse modo, o usuário que entra no Parque pela Av. Borges de Medeiros, depara-se com um imenso talude de contornos sinuosos que define, em sua cota mais baixa, a delimitação do caminho de pedestres e, em seu nível mais alto, enorme platô de contemplação da paisagem e, simultaneamente, de cobertura para atividades ali abrigadas.

Em continuidade ao setor esportivo, a orla mantém traçado orgânico, alternando caminhos de formas livres, modelados do terreno, aglomerações verdes e, majoritariamente, espaços abertos e diluídos na paisagem. O caminho curvo, ora alargado, ora estreitado, é interrompido, em um primeiro momento, por um belvedere que se volta ao rio. Da mesma maneira como na ala esportiva, o platô finaliza a galeria subterrânea que parte do Complexo Folclórico e Turístico, passando por baixo da Beira-Rio. Em momento posterior, o desenho fluido da costa é interceptado por um espaço de caráter imponente, morfologicamente conformado por traçado predominantemente geométrico. Sem dúvida, a figura de maior destaque desse conjunto consiste no volume trapezoidal que abriga Museu da Marinha, restaurante e

Esplanada Cívica. Implantada no mesmo nível da Av. Beira-Rio, a esplanada conecta-se ao lado oposto da via por meio da terceira galeria subterrânea que atravessa a via, de modo a unir a área cívica ao *Sea-Aquarium* e Museu.

Conceitualmente modernista, a edificação projetada para a área foi concebida como um volume horizontal flutuando sobre o Guaíba. Além de abrigar atividades em seu interior e de cobrir a marina que se desenvolve abaixo dele, o prédio funciona como continuidade da esplanada cívica, em virtude desta ser unida ao extenso terraço da edificação por meio de larga escadaria, o que permite não só a apreciação da paisagem ribeira, como também a visualização de todo o contexto do Parque. A mesma escadaria une, em seu centro, ao terraço e, implantado logo abaixo deste, em suas extremidades, ao Museu da Marinha. O museu interliga-se visualmente ao trapiche e ao rio, posicionado em cota inferior, através de rasgos na laje de piso (ver Prancha 5 – *Cortes – corte 2*). Em andar embaixo do museu, foi proposto o restaurante, que mantém ligação visual com o museu em função do seu pé-direito duplo. Assim como o museu e o terraço, o restaurante também apresenta grande ligação visual com a paisagem circundante. Nesse caso, porém, pela intensa transparência proporcionada por seu revestimento em vidro, contrastando completamente do volume do museu, caracterizado pela massa construída (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – Perspectiva da Marina e Perspectiva do Restaurante*).

Reforçando o caráter moderno proposto para a edificação, o térreo é totalmente poroso, cobrindo o trapiche de acesso ao atracadouro e ao bar flutuante – nesse caso sugerido dentro de um antigo barco. Na

parte edificada do térreo, foram posicionados vestiários e oficina. Tais construções, no entanto, não comprometem a permeabilidade do térreo por estarem encostadas junto ao muro de arrimo que vence o desnível entre esplanada e rio (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – detalhe da esplanada cívica*). Em ambas as suas laterais, foram colocados os boxes para estacionamento das embarcações, bem como guincho e rampa para barcos. A partir desse nível, o mesmo do rio, o acesso aos pavimentos superiores é realizado pelos elementos verticais colocados junto ao trapiche – uma escada exclusiva para abastecimento da cozinha do restaurante, outra de ligação até o terraço e um elevador que sobe ao hall entre restaurante e museu. Complementar a esse conjunto de atividades foi previsto, simetricamente à edificação, dois estacionamentos, com conexão direta e em nível com a Beira-Rio e uma parada de ônibus – elementos que se repetem no outro sentido da via.

O complexo cívico se une por passagem sob a Beira-Rio ao *Sea-Aquarium* e Museu (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – Perspectiva da entrada do Sea Aquarium e detalhe do Sea Aquarium, Aquário e Museu*). Em completa contradição à edificação acima relatada, que se pronuncia e avança sobre o rio, esse museu foi totalmente inserido abaixo de modelado do terreno, possibilitando a criação de uma plataforma transitável no seu topo (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – Perspectiva da entrada do Sea-Aquarium e Prancha 5 – Cortes – corte 2*). Com possíveis acessos pela galeria subterrânea e pelo caminho longitudinal ao Parque, o *Sea-Aquarium* e Museu é composto por um lago central, ao redor do qual se distribuem tanque, nichos e aquários. Finalizando o

conjunto ao fundo, foi proposta uma arquibancada com capacidade para 750 pessoas. Circundante a essas funções, e em complementação a elas, foram previstos bar, sanitários, administração, depósito, sala de equipamentos, área de estande, além de posto da polícia no acesso pelo túnel.

O extenso modelado longitudinal do Parque une o *Sea-Aquarium* e Museu a um palanque e, na continuidade desse percurso, ao Teatro de Arena, completamente incrustado na topografia. Arrematando o conjunto turístico-cultural ao norte, implantou-se o Museu Folclórico Turístico que, embora também tenha suas funções desenvolvidas abaixo do modelado do terreno, emerge na topografia como um monumento desconstrutivista, caracterizado por uma série de placas maciças desconstruídas e em formato irregular. Além da união pelo topo do talude, o conjunto é interligado pelo caminho sinuoso que corta o Parque de norte a sul, vinculando-se, também, aos acessos da Borges de Medeiros, já em nível com ela. No limite norte da porção central do Parque, na extremidade do curto caminho que conecta a avenida ao complexo folclórico, implantou-se um parque infantil, seguindo o propósito de estar cercado por vegetação. Um pouco mais ao sul, em frente ao Teatro de Arena e acessado por um discreto percurso sinuoso que vem do estacionamento da Borges, implantou-se um lago para a prática de nautimodelismo. O longo caminho de formato orgânico prossegue para o sul, onde, depois de pronunciada curvatura, dá acesso ao complexo de diversão.

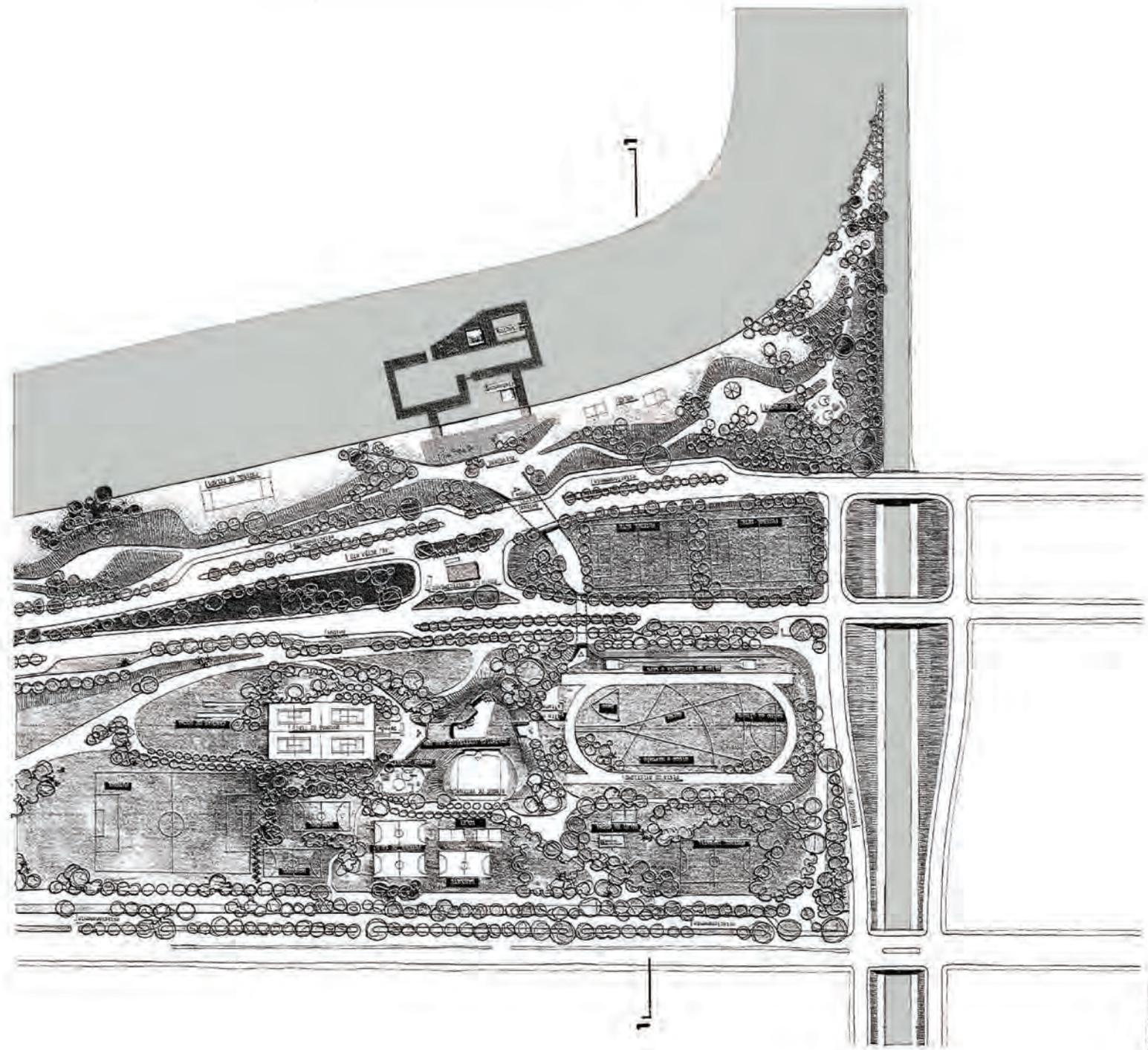
## ● ESPORTE

O projeto concentra na porção norte do Parque a função esportiva (ver Prancha 2, *planta geral 1*). As atividades são agrupadas por grau de afinidade, mantendo-se resguardadas umas das outras pelo uso da vegetação massiva ou pela diferenciação das cotas de nível. A vegetação, nessa área está presente não apenas nas árvores e arbustos, mas também em vastas zonas ao longo das delimitações de cada esporte. Desse modo, percebe-se uma ampla mancha verde, que se dilui em direção ao rio, integrando-se ao contexto da orla e, também, à Avenida Dique que corta o setor.

Em relação à Av. Borges de Medeiros, o projeto sugere a segregação imposta pelo estacionamento linear ao longo da avenida, reforçado pelo intenso uso da vegetação, disposta lado a lado sobre canteiros longitudinais. O procedimento de resguardar o interior do Parque pelo uso da vegetação se repete em relação à Av. Ipiranga. Nessa face, porém, o canteiro de separação é mais avantajado em termos de largura, com vegetação disposta de maneira orgânica, porém igualmente densa. A partir do meio da quadra, aproximando-se da Beira-Rio, as árvores e o canteiro são suprimidos, insinuando a abertura do Parque para o entorno e o convite ao pedestre para entrar no espaço.

O acesso ao conjunto esportivo, nessa porção, é explicitado através do estacionamento da Borges e na interseção da Ipiranga com a Beira-Rio. A partir da orla,

Figura 165 – Prancha original do concurso – Prancha 2 Planta geral 1 (setor esporte).



**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
PARQUE - LOTE DE INTERCOMERCIO SOCIAL - LOTE DO PARQUE MARINHA DO BRASIL

ESTUDO DE ARQUITETURA  
 PLANTA GERAL 1

arquiteto: \_\_\_\_\_  
 diretor administrativo: \_\_\_\_\_  
 coordenador: \_\_\_\_\_  
 arquiteto: \_\_\_\_\_

02

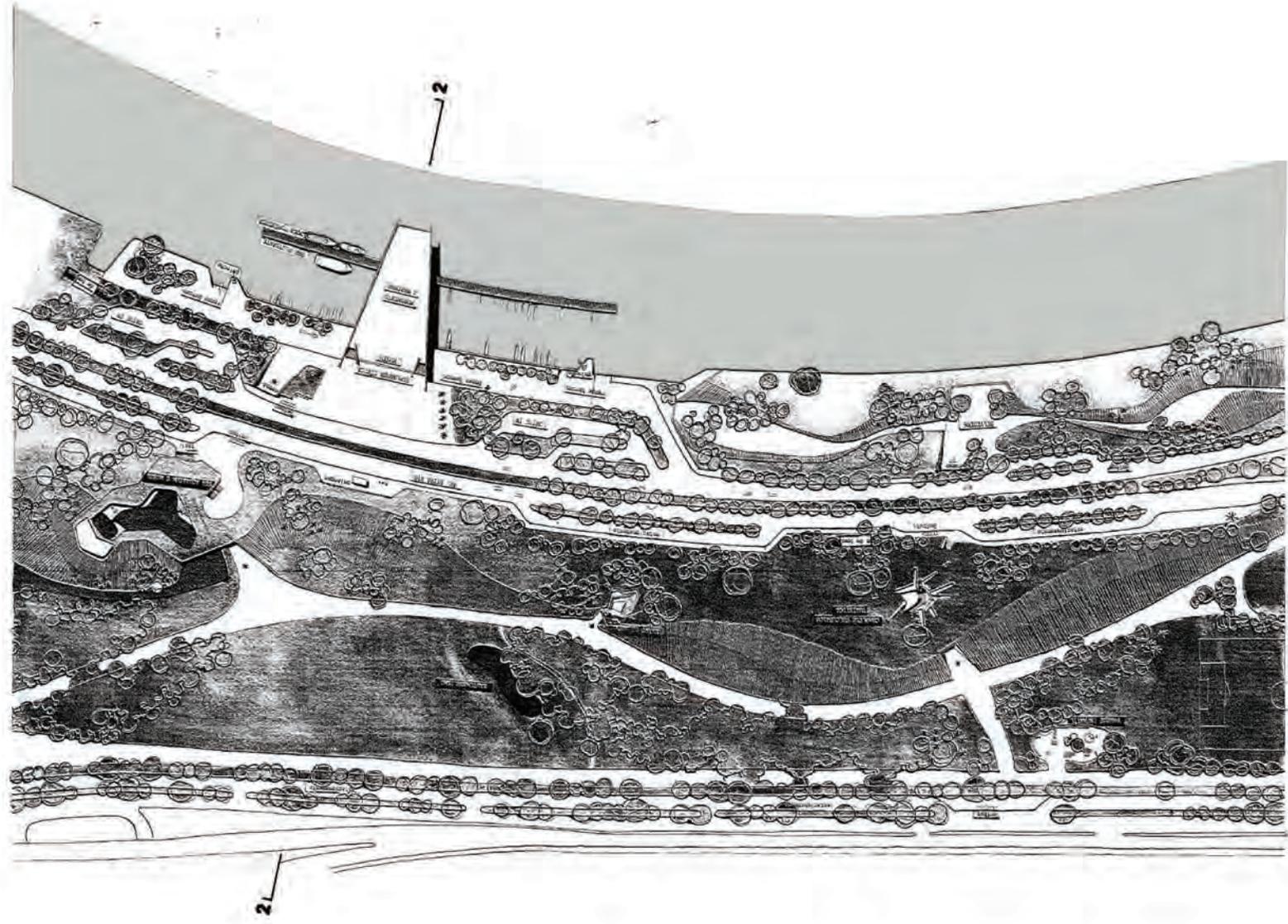
a chegada se dá por meio de um viaduto que corta a Av. Dique por baixo (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas* – detalhe *Setor Esportivo*). A conexão do Parque com seu contexto norte é demonstrada pela continuidade do caminho de pedestres, mantido no mesmo nível da Beira-Rio, costeando a via ao longo de toda a sua extensão. Embora no setor tenham sido implantados dois estacionamentos longitudinais e paralelos a essa via, o projeto não demonstra possibilidade de acesso direto ao Parque a partir deles, que poderia ocorrer por rampa – no sentido de descer à cota da orla – ou por passarela – cruzando sobre a via expressa. Não se pode deixar de considerar que, nesse setor, o usuário também pode alcançar o Parque através da água. Posicionado em frente ao belvedere que finaliza os viadutos de ligação leste-oeste da área, posicionou-se uma enorme plataforma flutuante sobre o Guaíba. Ali foi proposto, além do atraque de embarcações, uma piscina flutuante, dividida em local para saltos, nado e lazer. Dando suporte a essas atividades e estimulando a contemplação da paisagem junto à água, implantou-se um bar sobre a plataforma.

A porção esportiva da orla é caracterizada pela fluidez dos espaços, configurados pelo alargamento dos caminhos sinuosos que se implantam entre os taludes. A faixa ribeira contrasta zonas abertas de contemplação e outras densamente fechadas pela vegetação. Assim, no extremo norte da faixa de orla, em uma área cercada pelo verde e pelas árvores, previu-se o parque infantil. Um pouco mais adiante, já na cota do rio, foram posicionadas as quadras de vôlei – de praia – e de futebol de pelada, sendo que cada modalidade foi disposta em lados opostos da plataforma flutuante. Praticamente na

zona central do setor esportivo, bem em frente ao mirante sobre as águas, dispôs-se um belvedere que configura o topo da rampa que o une com o viaduto sob a Beira-Rio. A configuração da borda ribeira deixa clara a intenção de transformar a costa em um espaço dinâmico, incluindo não apenas a contemplação da paisagem, como também um local para a prática de esportes e desenvolvimento de atividades de lazer e descanso.

Nessa região do Parque, em virtude do distanciamento formado entre os distintos sentidos da Beira-rio, tornou-se possível a configuração de um largo canteiro central que permitiu a implantação de duas quadras de futebol sete. Propostas na cota baixa do sítio, formando um vale em meio à avenida, as quadras são cercadas por taludes e árvores, resguardando os usuários do ruído e do intenso tráfego veicular. O alargamento das vias, nesse ponto, também possibilitou a inserção de um posto de abastecimento no centro da avenida, circundado por quatro canteiros. Na diagonal ao posto, entre os estacionamentos, foi colocada a parada de ônibus, implantada sobre a galeria subterrânea. Seguindo pelo túnel sob a via, na direção leste, após a passagem por um posto da polícia, tem-se contato com a pista de atletismo (Prancha 6 – *plantas e perspectivas* – *perspectivas Pista de Corridas e Campo Atlético*). No interior do seu perímetro foram propostos jogos de dardo, disco e martelo, arremesso de peso e salto em altura, enquanto que ao longo do seu contorno externo distribuíram-se variadas modalidades. Ao sul da

Figura 166 – Prancha original do concurso – Prancha 3 Planta geral 2 (setor cultura e civismo).



**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
Projeto de Urbanização e Equipamento do Parque Marinha do Brasil

SERVIÇO EXECUTIVO  
 PLANTA GERAL 2  
 ESCALA: 1:1000  
 DATA: 1968  
 ARQUITETO: JORGE ZAVATINI  
 COLABORADORES: JORGE ZAVATINI, JOSÉ CARLOS ZAVATINI, ROBERTO ZAVATINI, JOSÉ CARLOS ZAVATINI, ROBERTO ZAVATINI

pista, em sua aresta circular, foi criado um local para prática de salto em altura. Paralelamente à face longitudinal da faixa, conformou-se um espaço para salto em distância e vara, ladeado por extensa arquibancada, que serve à plateia de todas as atividades do núcleo.

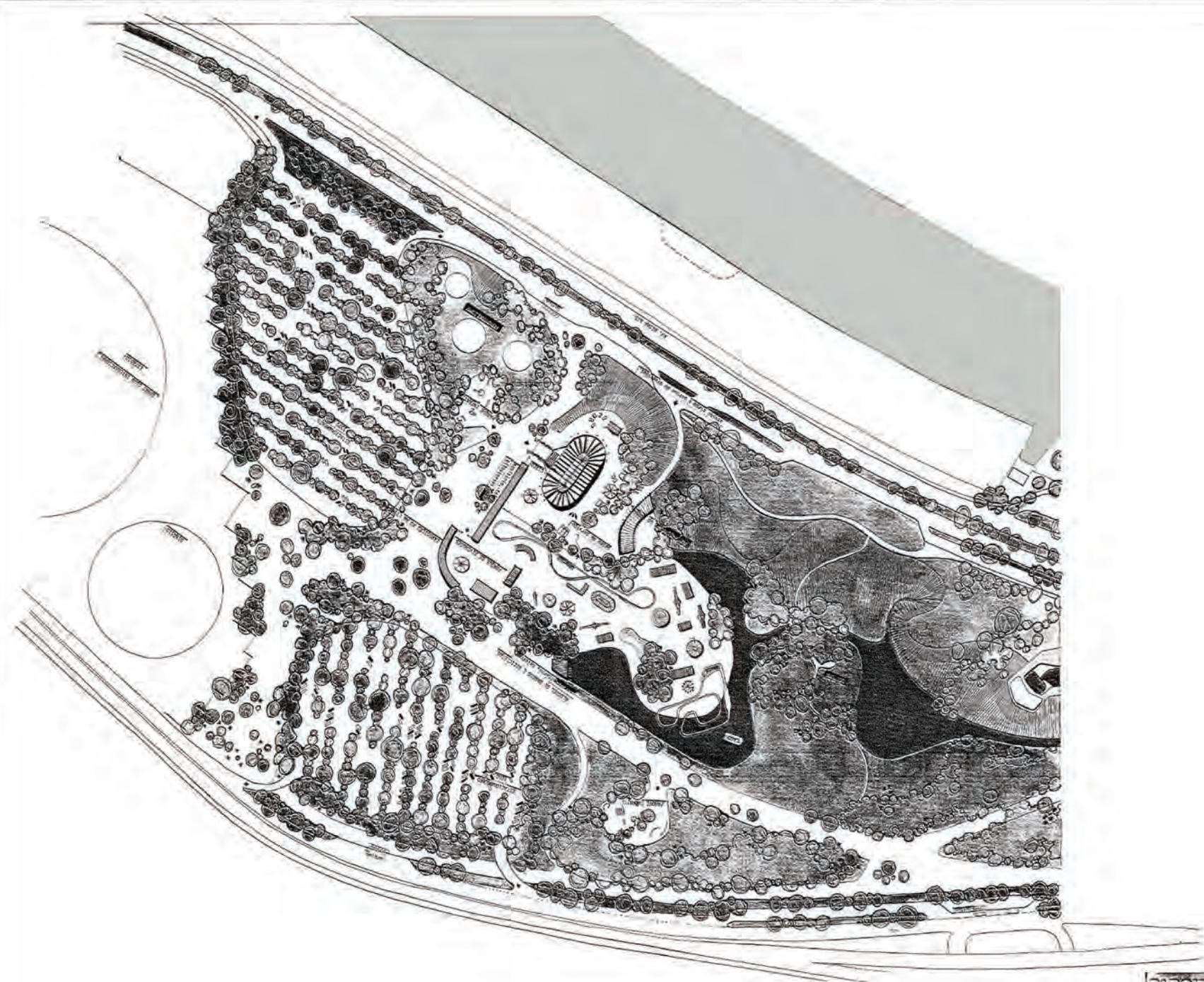
O conjunto do atletismo se une em nível ao complexo técnico-administrativo dos esportes, cujas construções foram acomodadas sob topografia do terreno. O complexo subterrâneo é formado por bar, apoio técnico, sala de ginástica, vestiários, administração e gabinete médico. O vazio central formado no centro das atividades – que se configuram em formato circular – constitui um jardim aberto e descoberto, gerando a entrada de luz natural e o contato com o exterior. Finalizando o círculo de funções, o pátio dá acesso ao ringue de patinação, caracterizado pela pista plana e quadrada envolta por arquibancadas em arco, ancoradas no talude (ver Prancha 6 – *Perspectiva do Ringue de Patinação*). Se de um lado desse conjunto foram fixados os jogos relacionados ao atletismo, do lado oposto foram propostas quatro quadras de tênis agrupadas, cercadas por densa massa verde (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – perspectiva Canchas nos Relvados*), cuja entrada se dá na ponto médio da extensão longitudinal do complexo tenista. Em uma das faces transversais das quadras, foi proposto tênis de parede e, no gramado adjacente ao lado oposto, implantaram-se as canchas de bocha. Esse conjunto forma uma grande ilha circundada por caminhos que levam a outras atividades, como o parque infantil, posicionado entre as quadras de tênis e o ringue de patinação, seguindo conceito de estar protegido por talude e árvores.

A leste dessas áreas, fazendo fronteira com o estacionamento linear costeiro à Borges de Medeiros, implantaram-se os conjuntos de quadras esportivas, distribuídas em extensos tapetes planos, rodeados por árvores e cortados pelos caminhos sinuosos que permitem o acesso às ilhas verdes. No extremo norte do Parque, na esquina com a Ipiranga, foram posicionadas as quadras de futebol infantil e vôlei de grama (ver Prancha 6 – *plantas e perspectivas – perspectiva Futebol*). Ao lado dessas, bem em frente ao ringue de patinação, configurou-se espaço para os jogos de basquete, vôlei e futebol de salão. Na sequência, foi inserido o *handball* e, mais adiante, finalizando o conjunto esportivo ao se aproximar da porção central do Parque, implantou-se o maior dos campos, destinado ao futebol.

#### VEGETAÇÃO | MODELADOS | EDIFICAÇÕES

A vegetação é proposta nas linhas de borda com a Av. Ipiranga e com o complexo esportivo do Esporte Clube Internacional. Em todas as faces, sempre que se deseja o corte com o entorno circundante, propõe-se árvores densamente dispostas no prolongamento do perímetro. A atitude de resguardo e proteção pelo uso da vegetação também se repete no interior do Parque, onde as atividades são separadas visual ou espacialmente pela utilização massiva de árvores em diferentes tamanhos e formatos, alternando-se com a modelagem do terreno – interpretadas ora por taludes, ora por arquibancadas. A densidade vegetal da proposta diminui da periferia para o

Figura 167 – Prancha original do concurso – Prancha 4 Planta geral 3 (setor diversão).



**PARQUE MARINHA DO BRASIL**  
PLANTA GERAL 3

escala	1:500
autor	1988
desenhado por	1988
desenho executado por	1988
desenho de paisagem	1988
desenho de arquitetura	1988

04

miolo do Parque, onde as concentrações são pinceladas conforme a alternância das atividades. Também é bastante perceptível a diluição da massa vegetal, seja ela formada por árvores ou canteiros planos, em direção ao rio. Ou seja, a porção que tem maior contato com a cidade, faixa localizada entre as avenidas Borges e Dique, apresenta grande concentração de superfície ocupada por massa verde. Já a faixa de orla caracteriza-se por uma configuração diluída e aberta, convidando o usuário para o convívio com um espaço mais aberto, que possibilite a abertura e o contato direto com o Guaíba.

Concebido como uma grande superfície horizontal verde, o Parque não admite a interferência das edificações, que são propostas abaixo do modelado do terreno, de modo a não gerar interferência na paisagem. Propositamente, a construção destinada ao Complexo Folclórico Turístico, embora se desenvolva abaixo do talude, ejeta placas desconectadas sobre o platô, sugerindo a marcação da atividade como um monumento. A mimetização das demais construções de cada setor à topografia do sítio evidencia sua importância como elemento de estruturação projetual, agregando edificações, vegetação, modelagem e contemplação da paisagem.

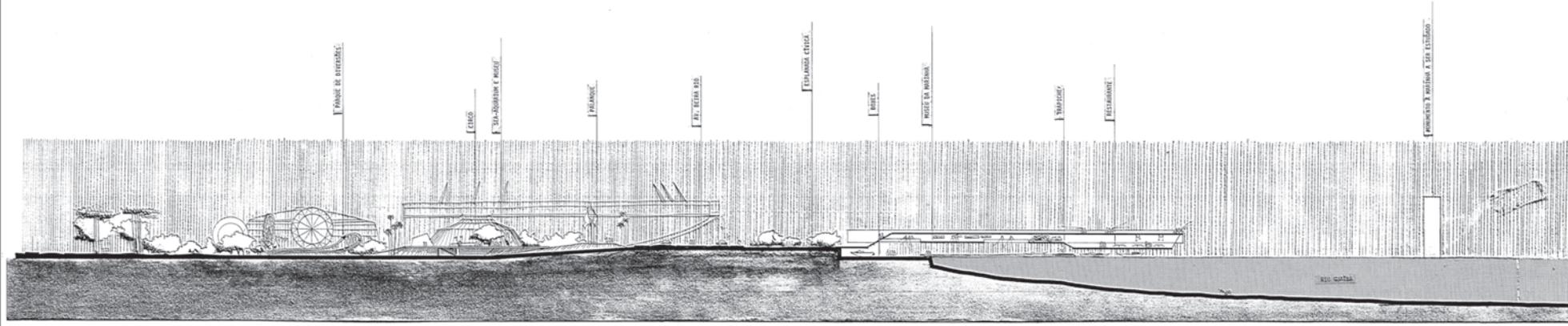
Entretanto, o destaque edilício da composição está focado no prédio trapezoidal que abriga restaurante e Museu da Marinha. Seu grande atrativo consiste em se projetar sobre o rio, como um navio que flutua na água, cobrindo a marina que se desenrola sob ele e, simultaneamente, servindo de base para o terraço que dá continuidade à Esplanada Cívica. De traços modernos, tanto por seu volume alongado, quanto pelo trabalho equilibrado entre superfícies opacas e transparentes, a

edificação possibilita total integração visual com a paisagem circundante. Seguindo a horizontalidade do Parque, a edificação é lançada sobre o Guaíba demonstrando leveza e simbolizando a retomada do contato ribeiro. (ver Prancha 5, *Cortes – corte 2*).

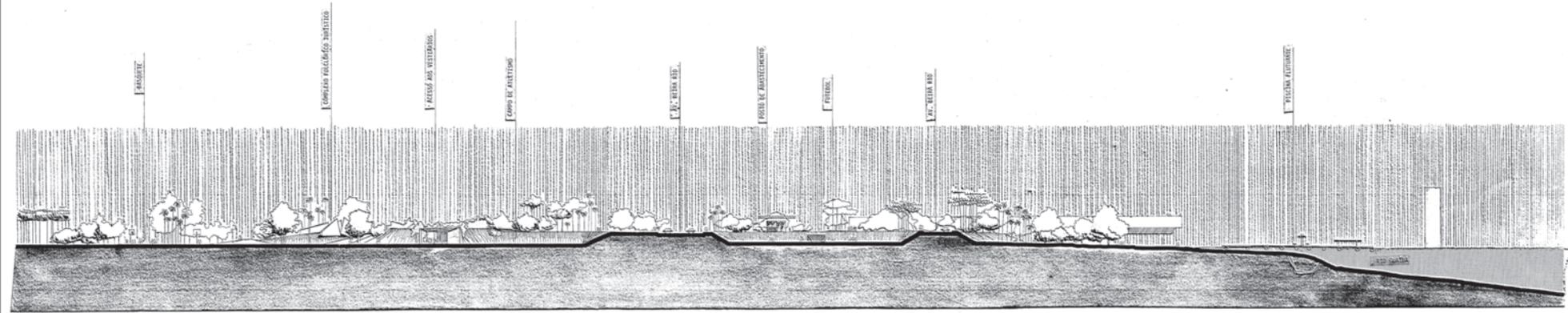
#### **RELAÇÃO COM O ENTORNO**

O projeto não demonstra nenhuma atitude no que se refere à ligação do Parque com as ruas adjacentes do Menino Deus ou da Praia de Belas, seja pelo uso de passarelas ou por largos de acesso. Ao contrário, estabelece um estacionamento linear, envolto por árvores, ao longo de toda a periferia da Borges, de modo que os acessos de pedestres se originam a partir daí. Similarmente, a barreira de estacionamento e vegetação segue na interface com as estruturas do Esporte Clube Internacional, onde foram implantados grandes bolsões para veículos. Um pouco mais aberta ao entorno, porém não de modo expressivo, caracteriza-se a face norte. Atitude muito mais percebida pela interrupção da massa vegetal junto à Ipiranga ou pelo prosseguimento das calçadas junto às vias, do que por algum acontecimento efetivo que sinalize a proposição. Assim, constata-se uma omissão do projeto a respeito da relação com entorno circundante na escala do bairro e do usuário, em contraponto à proporção do automóvel, bastante associada ao desenho projetual.

Figura 168 – Prancha original do concurso – Prancha 5 Cortes.



corte 2



corte 1

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Concebido como um extenso parque público plano, a proposta assume como protagonista da sua organização a circulação veicular, em que as artérias que circundam o Parque de norte a sul assumem papel de extrema relevância na morfologia do Marinha. O projeto sugere o diálogo antagônico entre natureza projetada e técnica viária, problema característico do cenário urbano moderno, em que as amplas superfícies verdes destinadas ao público convivem com as vias de alta velocidade. Nesse sentido, constata-se um choque de escalas, de velocidades e de funções. Se por um lado o bem-estar coletivo está associado à concepção de espaços onde se possa conviver com o verde, a água, o ar livre e o sol, por outro lado, a estruturação de grandes eixos de ligação urbana relaciona-se com a imagem do automóvel que cruza rapidamente esse mesmo lugar.

Apesar do marcado contraste entre escala humana e veicular, o projeto apresenta a ideia de associar as atividades de caráter esportivo, recreativo e cultural com as vias expressas, buscando o equilíbrio entre a recreação e a circulação urbana. Para isso, ressalta a horizontalidade da vasta superfície com um tratamento paisagístico unitário e integrador, marcado por traços sinuosos e modelados de contornos orgânicos. É notável a caracterização linear do Parque, que ocorre em faixas de distintos acontecimentos e aptidões. Na mais larga das faixas, localizada entre as Avenidas Borges e Beira-Rio, se desenvolve quase a totalidade das atividades, possuindo, também, o maior contato físico com a cidade. Nessa proposta, pode-se dizer que a linha curva da Av. Dique também constitui uma faixa funcional, uma vez que, além dos ha-

bituais canteiros centrais e da circulação de automóveis, ônibus e pedestres, diferentes ocasiões ocorrem ao longo do seu traçado, como abastecimento, estacionamento e atividades esportivas. De menor largura, porém de total contato com o rio, a urbanização da faixa de orla define o Parque Marinha como um parque urbano em orla, resgatando a retomada do uso ribeiro, vinculado ao contexto da cidade.

Embora aceite a presença da Av. Beira-Rio cortando a superfície do Marinha, o projeto não deixa de privilegiar a escala do usuário quando propõe a integração interna por meio de passagens subterrâneas, exaltando a máxima do livre circular moderno. Na escala global prevalece o traçado das largas vias, em contraponto a caminhos recuados e intimistas, inseridos no contexto do verde, permeando as diversas funções. Através da variedade de ambientes que se configuram em meio aos elementos naturais estruturados, a proposta responde às questões sugeridas pelo concurso, promovendo o retorno do convívio da cidade com a natureza. O projeto vai além, na medida em que vincula o programa com questões relativas à paisagem, explorando diferentes visuais, formatos e superfícies. De tal modo agrega ao parque atividades típicas do entretenimento urbano e do lazer na orla, criando um espaço aberto, movimentado e dinâmico, capaz de mesclar veloz circulação e vagarosa contemplação ao cotidiano da metrópole.

Figura 169 – Prancha original do concurso – Prancha 6 Plantas | Perspectivas.







**C O N C L U S Ñ O**



## CONCLUSÃO

### Um parque | o reconhecimento da variedade projetual

Na década de 70, o Plano Preliminar de Diretrizes lançou apontamentos para o Parque Marinha do Brasil que ainda hoje se perpetuam na problemática urbana. Talvez um dos pontos mais batidos pelo edital, ainda sem solução satisfatória, seja a relação da cidade com o rio. A tão almejada retomada do contato de Porto Alegre com o Guaíba segue sem uma resposta concreta. Entretanto, as três soluções ideais expostas no concurso para essa questão demonstraram que a relação cidade-rio era possível de variados modos. Aliás, um dos grandes trunfos do concurso para o Parque Marinha do Brasil foi ter evidenciado a diversidade de hipóteses para um único tema, valorizando o projeto arquitetônico como elemento de reflexão para a cidade moderna.

Embora o Plano de Diretrizes tenha estabelecido uma pré-definição rígida das atividades para o Parque, bem como uma demarcação de pré-zoneamento, é fundamental salientar a variedade das soluções apresentadas. Mantendo a essência das atividades em um mesmo local, trabalhando com a setorização das funções, promovendo a retomada do contato com o Guaíba, entre outras exigências, os três projetos evidenciaram a pluralidade de alternativas para a inserção de um parque em uma zona de aterro na orla, não apenas conectado ao contexto metropolitano, mas

também ligado ao rio e voltado ao uso recreativo em seu interior.

Comum às três hipóteses é a operação com os mesmos instrumentos da natureza: terra, vegetação e água. Diverso é o modo como cada uma das propostas os interpretou. O território objeto de concurso caracterizava-se como uma superfície plana, barrenta, de tom pardo e sem drenagem. Um verdadeiro vazio urbano fruto de aterro, um território artificial, no qual novas paisagens deveriam ser criadas. Todas as propostas trabalharam a modelagem do extenso terreno. No entanto, distintas alternativas surgiram. Araújo e Comas fizeram da modelagem do terreno o âmago do projeto, o viés através do qual a proposta se desenrola. Os vales e as colinas prolongam-se pelo sítio, conformando as diferentes ocasiões. As demais propostas igualmente trabalharam com a topografia, utilizando-a de modo mais convencional e, portanto, menos decisivo no partido. Nesses casos, as curvas de nível foram trabalhadas para vencer a barreira física e visual da Avenida Dique ou para o resguardo pontual de determinadas atividades.

A água comparece em todos os projetos como lagos ou canais. Araújo e Comas literalmente abrem um canal a partir do Guaíba, rasgando a área terrestre da orla e passando por baixo da Avenida Beira-Rio. Deixando bem nítido, desse modo, a intenção de fazer com que o

rio avance sobre a terra – princípio que segue o conceito fundamental do projeto de trabalhar com a modelagem do sítio, nesse caso por meio do desaterro. Atitude em oposição ao ideal de Mizoguchi e Malinsky, que promove a entrada terrena sobre o rio. No interior do parque a água aparece de modo discreto, como uma continuação do eixo aquático. Nessa proposta a água é interpretada com diferentes conotações. Enquanto que os lagos em formato orgânico sugerem sua utilização vinculada a atividades de contemplação e lazer, no espelho da água retilíneo que acompanha o eixo monumental, a intenção do elemento aquático é direcionar e enfatizar o caminho que conduz ao rio. Assim, chegando ao Portinho, que, de modo similar à plataforma flutuante de Fayet e Debiagi, compreende a água como piscina natural. Na primeira proposta, a água que penetra na terra conforma um único lago, de maior dimensão. Nas demais, o elemento aquático se dilui, espalhando-se por distintas áreas dos projetos.

Em todas as hipóteses a vegetação é tomada como instrumento de proteção em relação ao entorno. Normalmente utilizada em conjunto com a topografia, as massas arbóreas e arbustivas envolvem os espaços, segregando e preservando os diferenciados usos. Em relação às avenidas de grande fluxo veicular e intenso barulho, como a Borges e a Ipiranga, a massa vegetal se torna mais espessa e continua. Recurso esse já tomado no *Central Park* como meio de mascarar a rígida malha nova-iorquina e o borda retilínea de arranha-céus que o circunda. Enquanto que a vegetação fecha o parque para a cidade, ela procura abrir-se e diluir-se em relação

ao rio, propondo a recomposição de um espaço mais próximo ao natural.

Mizoguchi e Malinsky sugerem a manutenção do ecossistema da margem. Araújo e Comas intenciona a recriação da paisagem da orla, de acordo com o restante do estuário. Fayet e Debiagi deixam a borda mais solta, querendo reconstruir sua imagem como praia. Em todos os casos, independente do uso proposto, o protagonismo não estava no programa, mas sim na contemplação da paisagem ribeira. A análise do uso da vegetação permite uma dupla contextualização, temporalmente elástica. Ao mesmo tempo em que retornamos ao *Central Park* para buscar referências da massa vegetal como faixa de proteção, avançamos até a atualidade com o discurso ambiental e ecológico, de preservar as margens, recriar o original, respeitar o existente e reintroduzir a natureza na cidade. Tais observações permitem estabelecer uma continuidade histórica dos três projetos para o Marinha, de modo a preservarem como também a anteciparem a reflexão de certas formulações arquitetônicas.

Nesse aspecto, podemos traçar um paralelo comparativo de semelhanças entre as três hipóteses projetuais. Todas as propostas buscaram a retomada da natureza no contexto da orla, seja preservando o existente, seja retomando a paisagem ou a configuração original da margem ribeira. Tal fato evidencia que os projetos adiantam temáticas ambientais e sustentáveis reivindicadas como

Figura 170 – Fotomontagem proposta Mizoguchi e Malinsky, conforme entorno atual.



problemas contemporâneos. A análise dos três projetos em conjunto prova que essa pauta já era vigente na agenda da década de 70. Embora discutido de modo insipiente em dado momento, a preocupação ecológica e de aproveitamento do patrimônio natural da orla porto-alegrense está implícito nos três projetos para o Marinha.

Se referente à questão ambiental as propostas precipitam atitudes e debates, em relação às tradições compositivas pode-se dizer que resgatam valores. Assim as práticas paisagísticas inglesas e francesas são também retomadas no traçado das propostas, trabalhadas, agora, junto a elementos da cidade moderna, como as vias expressas ou os equipamentos decorrentes da demanda por atividades recreacionais. Mizoguchi e Malinsky mesclam em seu projeto as duas tradições, evidenciando proposições diferenciadas a cada situação. De traçado regular e monumental, o longo eixo aquático remete à composição francesa, promovendo a visibilidade total do parque e estabelecendo a supremacia da plataforma em relação à natureza e ao rio. De caráter bastante diverso, o eixo verde alinha-se aos preceitos do jardim inglês, em que o caminho curvo e ondulado sugere a reinterpretação dos ideais românticos, do caminhar lento e da conformação de visuais curtas. A própria organização dos ambientes ao longo desse eixo busca configurar paisagens de formação natural, em que a vegetação se organiza informalmente e gera locais interiorizados e reservados dentro do parque.

Araújo e Comas parecem ser mais explícitos quanto à intenção de reinventar a tradição inglesa e inclusive o pitoresco. Essencialmente contrário ao estabelecimento de traçado rígido e geométrico, o projeto se conforma

pelo trabalho das ondulações de terreno, no plano vertical, e pelos caminhos sinuosos, no plano horizontal. O avanço sobre o rio é sutilmente insinuado através dos trapiches, mas, mesmo nessa situação, ocorrendo de modo lúdico e até poético, como a memória do projeto evidencia. A reintrodução no contexto urbano de antigas estruturas náuticas - navio, barco e barcaça – agem no caso do Marinha do mesmo modo como as pedreiras parisienses atuaram no *Buttes-Chaumont*. A menção pitoresca da proposta se dá pela reabilitação de anteriores equipamentos, como também pela criação de novas paisagens conformadas por pequenos recintos. A precisão na modelagem do terreno permite que as ocasiões ocorram internalizadas ao parque e, quando necessário, possibilitem a visibilidade total do conjunto e do rio. Sem, no entanto, recorrer a grandiosas superfícies planas ou a traçados retilíneos.

Ainda que Fayet e Debiagi assumam as autopistas que cruzam o parque, configuram em seu interior ocasiões semelhantes à tradição inglesa. O percurso pelo parque é sinuoso, a vegetação se estabelece por agrupamentos irregulares e o elemento aquático se insere em formato orgânico, aproximando-se aos contornos naturais. As visuais são limitadas e intercaladas pelas massas vegetais ou pela leve ondulação do terreno. Assim como na proposta anterior, os eixos e traçados regulares não aparecem. A edificação trapezoidal que se pronuncia sobre o Guaiaba não chega a gerar, no contexto geral do projeto, uma hegemonia da construção sobre a natureza, conforme

Figura 171 – Fotomontagem proposta Araújo e equipe, conforme entorno atual.



atitude típica da organização francesa. A edificação, bem como a plataforma flutuante, lança-se sobre a superfície aquática, porém em uma escala bastante inferior à vastidão aquática, de modo que o papel da natureza continua mantendo o seu protagonismo na conformação da paisagem de orla.

Analisando os projetos em um olhar global, percebe-se a variedade com que as formas respondem às funções (ver *Diagramas*). No partido criado por Mizoguchi e Malinsky é proeminente o papel do eixo como elemento de ordenação e organização projetual. O eixo aquático de caráter racional, imponente e monumental que se prolonga sobre a superfície aquática, em contraponto ao eixo verde, sinuoso e discreto, acomodado no trajeto arbóreo. O contraste do eixo reto e imponente com o outro orgânico e discreto permite à ousadia de comparar seus traços à planta de Brasília. As semelhanças apresentam-se não apenas na forma, mas também no uso. No caso da capital federal o eixo racional e retilíneo se destina à imponência dos poderes governamentais, em oposição ao eixo curvo, voltado predominantemente à moradia e ao cotidiano dos cidadãos. No caso do Marinha, a linha reta do eixo aquático demonstra a força e o poder determinante de conquista do rio, em oposição ao curvo caminho verde que traz para dentro do parque e para o meio da cidade a retomada da rua e do contato com a natureza.

Enquanto que na proposta anterior o estabelecimento de eixos é definidor para a ordenação projetual, para a hipótese criada pela equipe de Araújo e Comas há uma rejeição a este critério. Nesse caso o parque se forma

por eventos, no sentido em que espaços celulares são interligados por um anel ameboide. O protagonista da organização projetual é a modelagem do terreno, a partir da qual a proposta se configura. Vales e colinas geram o dinamismo do projeto, que busca criar um ambiente internalizado. As ocasiões se voltam para o miolo do parque, abrindo-se ao entorno ou ao rio em circunstâncias pontuais e definidas. O intuito contestador da proposta fica explícito também no tratamento referente à relação com o Guaíba. Trapiche, barça e navio assumem o papel de construção e pousam na água de modo sutil. O projeto não se prolonga rio adentro. Ao contrário, o rio se insere no parque. Não à monumentalidade e à vastidão do vazio moderno. Sim aos espaços reservados. Não ao avanço sobre a superfície aquática. Sim à penetração do Guaíba na superfície aterrada.

Também nesse aspecto o projeto recupera certos princípios pitorescos no parque urbano. Algo anteriormente buscado por Olmsted no *Central Park*, quando propõe a recriação artificial de cenários naturais. Embora o foco permaneça na reconstrução da natureza, o *Central Park* sugere uma concepção moderna do pitoresco, uma vez que ela cresce e se desenvolve junto com a cidade industrial. A extensa superfície erosiva, rochosa, isenta de árvores, vegetação ou drenagem natural é transformada em um território novo, trazendo para o seio da metrópole um fragmento da paisagem pastoril do Rio Hudson. A *Memória* do projeto de Araújo e Comas deixa clara intenção similar, de fazer um território na

Figura 172– Fotomontagem proposta Fayet e Debiagi, conforme entorno atual.



377 m

Google earth

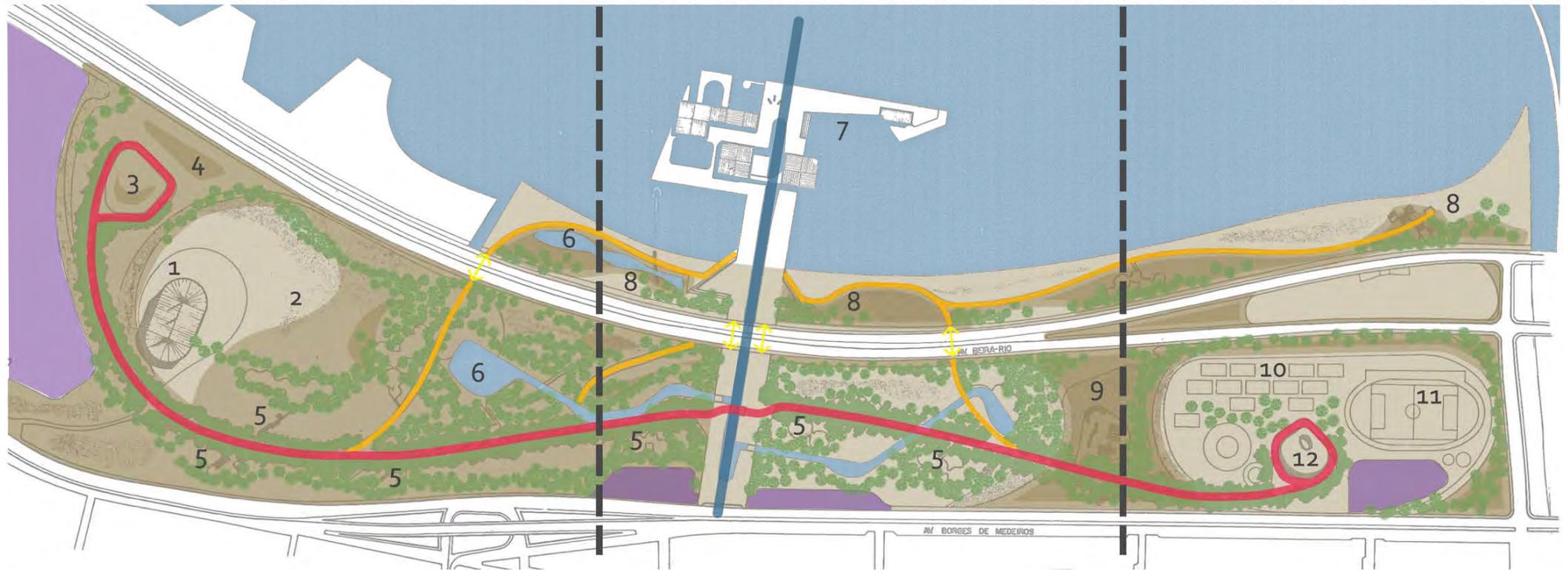
018

PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE MIZOGUCHI / MALINSKY

SETOR DIVERSÃO

SETOR CULTURAL

SETOR ESPORTIVO



LEGENDA

- 1 CIRCO
- 2 PARQUE DIVERSÕES
- 3 MIRANTE
- 4 ESPAÇO QUADRIFÔNICO
- 5 AMBIENTE
- 6 LAGO E CANAL
- 7 PORTINHO
- 8 ECOSSISTEMA DA MARGEM
- 9 PISTA SKATE
- 10 QUADRAS POLIESPORTIVAS
- 11 CAMPO FUTEBOL
- 12 LANCHONETE

- ESTACIONAMENTOS
- VEGETAÇÃO
- PERCURSO PRINCIPAL PEDESTRES
- PERCURSO SECUNDÁRIO PEDESTRES
- PASSAGEM SOB VIADUTO
- ELEMENTO AQUÁTICO
- EIXO AQUÁTICO
- MODELAGEM DO TERRENO: VALES
- MODELAGEM DO TERRENO: COLINAS



superfície parda e descampada, de modo a trazer novamente a imagem do verde aliado à água.

Seguindo além, podemos nos remeter à reinterpretção que Alphand propôs às antigas pedreiras de *Buttes-Chaumont*, reinventando suas galerias como um espaço de uso público. A recriação das galerias, túneis, cortes rochosos e vias de trens tirou partido da topografia deixada pelas minas. A hábil modelagem do terreno como essência de projeto é renovada no Marinha com o projeto de Araújo e Comas. Não apenas pelo molde da terra bruta coloca-se em relação o Marinha com o *Buttes-Chaumont*, mas também com a retomada da barcaça e do navio como edificação. De modo semelhante como as antigas jazidas tornaram-se parque, abrigando atividades públicas, as obsoletas embarcações acolheram funções de lazer. Assim, a construção se mimetiza na paisagem feita natural, seja por acomodar-se nas curvas de nível, seja por estar incorporada a peças náuticas genuínas da borda ribeira. Ao camuflar edificações na topografia e recuperar equipamentos náuticos, o projeto insinua o recolhimento da arquitetura e a exaltação da paisagem.

De modo completamente diverso, o projeto de Fayet e Debiagi faz da construção na borda ribeira um elemento escultórico, que abriga as atividades e se projeta sobre o rio. Alternadamente à plataforma ou ao trapiche dos projetos anteriores, a edificação trapezoidal com terraço simboliza a retomada do contato ribeiro. No interior do parque, no entanto, segue-se com o mesmo conceito

da proposta anterior, de incrustar a edificação na topografia do terreno. Semelhantemente a Araújo e Comas, Fayet e Debiagi refutam o uso de eixos, porém de modo bastante contrário não promovem a interiorização das atividades, resguardando-as do entorno. Entre todas as propostas, essa, de modo mais enfático, assume a presença da Avenida Beira-Rio, não a interpretando apenas como uma barreira física, mas como uma faixa de acontecimentos que também permite o desenvolvimento de vegetação, futebol ou posto de abastecimento.

Guardadas as devidas proporções, tal proposta retoma conceitos levantados na década de 60 para o Parque do Flamengo, situado em uma das mais belas baías do mundo. Similarmente ao caso porto-alegrense, o parque carioca articula, em uma área de aterro, um parque público à beira-mar com vias expressas – nesse caso trabalhado em distintos níveis. De modo muito mais expressivo, no entanto, o projeto do Flamengo explora o caráter simbólico das vias, reproduzindo a ideia da cidade viaduto em contraste com a natureza. Característico de ambas as propostas é a concepção da cidade-parque, na qual prevalecem os espaços verdes, ao longo do qual pousam isoladamente as edificações, intercaladas com vias que se desenvolvem em distintos níveis.

O recurso de trabalhar as vias veiculares em diferentes cotas, como maneira de separar a circulação do automóvel e o uso do pedestre já havia sido ensaiada no *Central Park*. Enquanto que no Flamengo e no Marinha o parque urbano é atravessado longitudinalmente pelas avenidas, fazendo a ligação norte-sul da cidade, no projeto nova-iorquino a ligação das artérias se dá transversalmente ao parque, unindo as porções leste e oeste

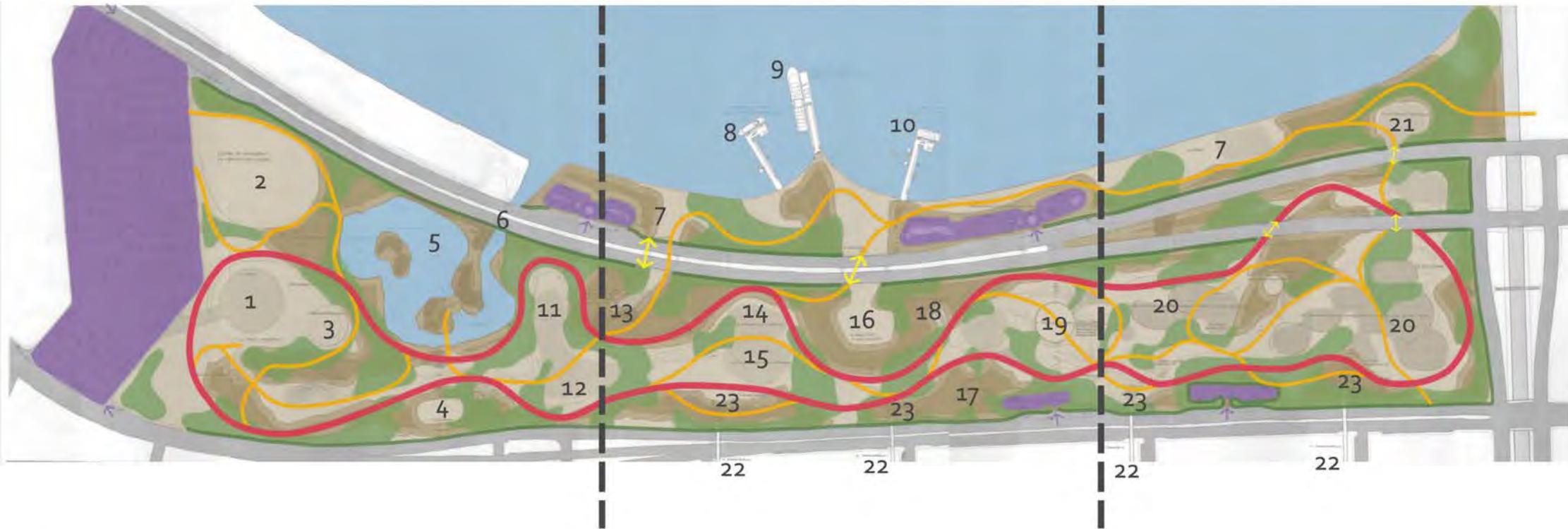
# PARQUE MARINHA DO BRASIL

## EQUIPE ARAÚJO / COMAS

SETOR DIVERSÃO

SETOR CULTURAL

SETOR ESPORTIVO



### LEGENDA

- |                       |                                    |
|-----------------------|------------------------------------|
| 1 ESPLANADA DO CIRCO  | 13 CENTRO DE TRADIÇÕES             |
| 2 ESPLANADA DA EIIRA  | 14 RECREAÇÃO INFANTIL              |
| 3 AEROMODELISMO       | 15 ATIVIDADES ESPONTÂNEAS          |
| 4 VELÓDROMO           | 16 ANFITEATRO / PRAÇA CÍVICA       |
| 5 LAGO                | 17 ADMINISTRAÇÃO                   |
| 6 GRUTA               | 18 SANITÁRIOS / TELEFONE / GUARITA |
| 7 PRAIA               | 19 CÚPULA MAIOR                    |
| 8 TRAPICHE / BARCO    | 20 CANCHAS                         |
| 9 TRAPICHE / NAVIO    | 21 FUTEBOL DE PRAIA                |
| 10 TRAPICHE / BARÇAÇA | 22 PASSARELA                       |
| 11 BOCHA / FERRADURA  | 23 ACESSO                          |
| 12 XADREZ GIGANTE     |                                    |

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
|  | ESTACIONAMENTOS               |
|  | VEGETAÇÃO                     |
|  | FAIXA PRESERVAÇÃO AMBIENTAL   |
|  | PERCURSO PRINCIPAL PEDESTRES  |
|  | PERCURSO SECUNDÁRIO PEDESTRES |
|  | PASSAGEM SOB VIADUTO          |
|  | ELEMENTO AQUÁTICO             |
|  | VIAS VEICULARES               |
|  | MODELAGEM DO TERRENO: VALES   |
|  | MODELAGEM DO TERRENO: COLINAS |



da península. As vias expressas assumem a escala da metrópole em meio ao verde. Assim, diferentes aspectos da cidade são tratados no parque urbano: a reintrodução da natureza na cidade e a necessidade de circular.

Traçando uma hipótese genérica sobre os projetos nota-se que Mizoguchi e Malinsky, bem como Fayet e Debiagi assumem estratégias mais previsíveis de incorporação do território. No primeiro caso, seguindo a tradição do eixo, ou melhor, dois eixos que se cruzam como elementos estruturadores de projeto, de modo a conformar quadrantes – de tamanhos variados -, onde se distribuem as atividades. No segundo caso, o espaço também se arma ao longo de um caminho vertebral, porém agora se percebe a conformação do projeto em duas faixas bem definidas e de larguras diferentes. Tanto os eixos quanto o percurso organizador de ambas as propostas geram extensos setores onde se implantam as funções. Algo que contrasta com a alternativa adotada por Araújo e equipe, em que o território se conforma de modo seriado, definido pelas ondulações do terreno. Ao invés de estruturar o projeto, que se estabelece pela topografia, o caminho de pedestres sugere o movimento interno e a formação de circuitos de passeio.

Se em relação às composições longitudinais destacam-se os caminhos ou a modelagem do sítio, em relação às transversais podemos perceber a relação da cidade e do parque. Não o parque visto a partir do rio, como já comentado anteriormente, mas sim o parque percebido como extensão do tecido construído por

ruas e edificações. Nesse sentido, o projeto de Araújo e equipe busca uma costura mais intensa. Não apenas com a inserção de passarelas de pedestres sobre a Av. Borges de Medeiros - pelo prolongamento das ruas perpendiculares à avenida - como também pela indicação das edificações limítrofes ao parque, considerando os edifícios no triângulo da Borges com a Praia de Belas. Com a implantação do eixo transversal, Mizoguchi e Malinsky salientam a retomada do rio, porém no sentido oposto, a busca da cidade, não se estabelece uma continuidade. O eixo se inicia na Borges e prossegue ao Guaíba, sem, no entanto, vincular-se ao traçado de ruas existentes em sua periferia. Fayet e Debiagi estabelecem um corte com a cidade, quando sugerem um estacionamento linear e contínuo ao longo da Borges, sem ao menos considerar sua possível transposição por passarelas ou passagens subterrâneas.

Assim como é possível estipular parâmetros comparativos sob o ponto de vista do plano também o é através das seções. O corte do projeto de Araújo e equipe conforma-se em ondas, permitindo a retomada à memória do projeto, de modo a remeter-se à paisagem do pampa. O vale dos espaços alterna-se ao topo das colinas modeladas com a terra bruta ou conformada como cúpula transitável. A partir daí percebe-se novo contraste, em que o projeto demarca em planta as edificações limítrofes ao parque, enquanto que em seu interior as camufla na topografia ou na reinserção dos equipamentos náuticos. O movimento ondulado se inicia na Borges, quando a passarela de pedestre curva-se sobre a avenida, e se desdobra ao longo do parque, adotando o traçado retilíneo quando preciso, para estabelecer ruas

PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE DEBIAGI / FAYET

SETOR DIVERSÃO

SETOR CULTURAL

SETOR ESPORTIVO



LEGENDA

- |                            |                                   |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 1 CIRCO                    | 13 COMPLEXO DE FOLCLORE E TURISMO |
| 2 PARQUE DIVERSÕES         | 14 FUTEBOL                        |
| 3 EXPOSIÇÃO AO AR LIVRE    | 15 CANCHA DE BOCHA                |
| 4 LAGO                     | 16 QUADRA DE TÊNIS                |
| 5 PARQUE INFANTIL          | 17 QUADRAS POLIESPORTIVAS         |
| 6 SEA AQUARIUM / MUSEU     | 18 RINGUE DE PATINAÇÃO            |
| 7 DRIVE-IN                 | 19 PISTA DE ATLETISMO             |
| 8 PALANQUE                 | 20 QUADRA DE FUTEBOL              |
| 9 ESPLANADA CÍVICA / MUSEU | 21 VÔLEI DE PRAIA                 |
| 10 MONUMENTO À MARINHA     | 22 FUTEBOL DE PELADA              |
| 11 NAUTIMODELISMO          | 23 PLATAFORMA FLUTUANTE / SALTOS  |
| 12 TEATRO DE ARENA         | 24 BAR FLUTUANTE / DOCA TURÍSTICA |

- |   |
|---|
|  ESTACIONAMENTOS               |
|  VEGETAÇÃO                     |
|  PERCURSO PEDESTRES            |
|  PASSAGEM SOB VIADUTO          |
|  ELEMENTO AQUÁTICO             |
|  MODELAGEM DO TERRENO: VALES   |
|  MODELAGEM DO TERRENO: COLINAS |



e mirantes, ou mesmo para avançar sobre a superfície aquática com os trapiches, momento em que as ondas passam a ser definidas pelo balanço da água.

Mizoguchi e Malinsky demonstram em seus cortes a relação com o entorno edificado, enfatizando para dentro do parque o trabalho com a vegetação e a leve modelagem da terra, como delimitadores dos espaços. As edificações que emergem da plataforma aquática, o “portinho” dão continuidade ao skyline da cidade. Se anteriormente falou-se que o eixo aquático não buscava o encontro com o traçado estabelecido da cidade, pode-se dizer que do ponto de vista seccional evidenciou a continuidade com a cidade em termos de volumetria, de modo que o vasto território do parque se configura por intensa massa verde, envolta por uma borderline edificada, não apenas na superfície terrestre, como na aquática.

Nas secções de Fayet e Debiagi ocorre algo similar. Enquanto a análise em planta mostrou o rompimento com a cidade, o corte transversal sugeriu uma conversa em termos de linguagem entre o estádio do Esporte Clube Internacional (desenhada de modo meramente ilustrativo e não tal como construído, ao fundo do Corte 2) e a edificação trapezoidal que avança sobre o rio. Em corte, essa edificação longilínea flutua acima da água, opondo-se ao totem vertical proposto como monumento, que avança ainda mais rio adentro. No miolo do parque as edificações desaparecem para dar lugar aos taludes que abrigam atividades em seu interior. Parque de diversões e circo aparecem como

grandes equipamentos, que emergem entre os taludes e a vegetação.

As três hipóteses oriundas do concurso para o Parque Marinha do Brasil sugerem a transformação da superfície de aterro, de modo a criar um novo terreno, conformar diferentes lugares e variadas paisagens. A pluralidade das alternativas demonstra as diversas formas de pensar sobre a cidade e de construí-la com relação à natureza. Os projetos para o Marinha problematizam o espaço público e acendem o interesse de sua construção baseada na interação com o verde. A natureza torna-se meio de projeto na elaboração do parque público. Além de criar territórios, os projetos intencionam a mistura de pessoas e de atividades, bem como a fruição urbana e sua conexão com o rio e com o restante do estuário.

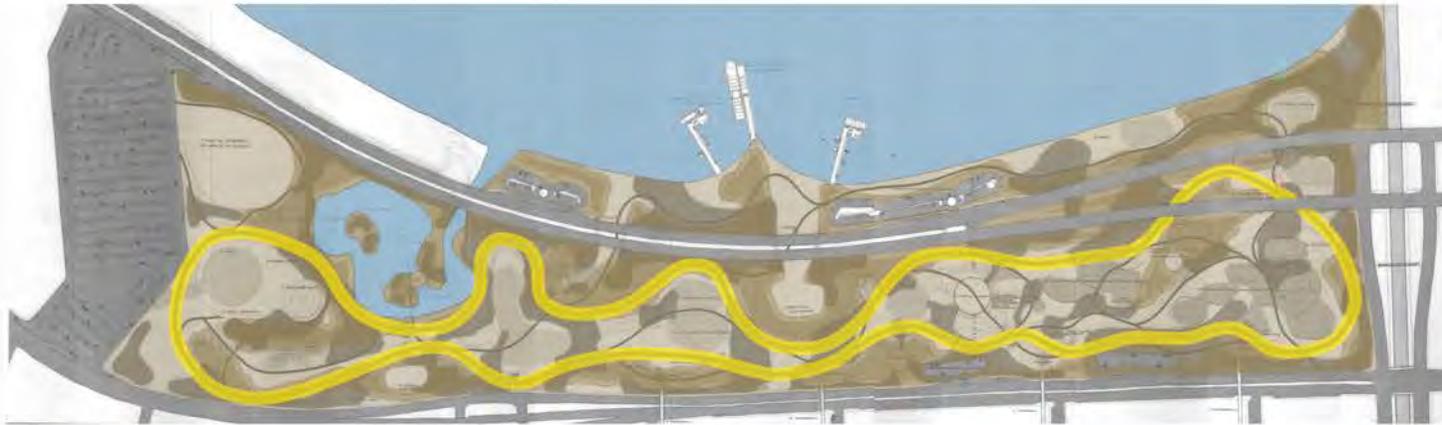
Embora tendo apresentado produção arquitetônica qualificada, o resultado do concurso não solucionou as fragmentações dessa área de aterro, configurada pelo somatório das ações de diferentes planos e projetos. Entretanto, a efetivação do concurso pode ser vista como um meio de agir e intervir no espaço público, de modo a refletir sobre ele e buscar sua qualificação. Similarmente aos distintos planos urbanos, os projetos desenvolvidos nesse concurso de arquitetura expõe a pluralidade de possibilidades para um determinado problema, de modo a ampliar o debate sobre a cidade e configurar documentação histórica da transformação urbana<sup>1</sup>.

Os temas abordados na década de 70 tornam-se contemporâneos, por ainda permanecerem como problemas não resolvidos. As soluções adotadas pelos projetos também são atuais. Ainda hoje poderiam ser tomadas para resolver a questão do parque inacabado.

1. É válido destacar que os projetos realizados para o concurso não tiveram repercussão e divulgação nacional. Embora o concurso tenha surgido no embalo do milagre econômico brasileiro, seu resultado e a própria execução do Parque Marinha do Brasil aproximam-se do fim da década de 70, momento em que se sentem os efeitos da crise mundial, ocasionando a diminuição de investimentos e a geração de empregos.



PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE MIZOGUCHI / MALINSKY - PLANTA BAIXA



PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE ARAÚJO / COMAS - PLANTA BAIXA



PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE DEBIAGI / FAYET - PLANTA BAIXA

LEGENDA

- EIXO AQUÁTICO
- EIXO VERDE
- CIRCULAÇÃO INTERNA
- VIAS VEICULARES
- ELEMENTO AQUÁTICO
- TOPOGRAFIA: VALES
- TOPOGRAFIA: COLINAS



Como já visto, as hipóteses lançadas pelo concurso retomam temas discutidos um século antes, mas também antecipam alternativas posteriormente utilizadas em outros locais. Os três projetos para o Marinha repensam a metrópole e promovem a organização dos espaços por meio dos sistemas verdes. A inserção do parque no contexto urbano contribui para o equilíbrio dos déficits meio-ambientais e a oferta de ócio na cidade, de modo a promover a qualidade de vida dos cidadãos.

### **O parque urbano como componente ativo na cidade**

No panorama geral sobre a arquitetura da paisagem, salienta-se a importância do espaço aberto, em contraposição e complementação à cidade edificada. A natureza, por meio do projeto do parque, assume o protagonismo na elaboração do espaço público, evidenciando sua habilidade de modificação da urbe. No caso do Parque Marinha do Brasil, um novo território urbano foi configurado em um terreno artificial. O vasto vazio urbano, fruto de aterro, gerou a oportunidade de promover a integração da natureza com o meio urbano e de ressaltar a capacidade do projeto arquitetônico do parque como instrumento de intervenção urbana.

Ao longo do tempo, o ideal da natureza inserida no meio urbano foi ganhando novos contornos. A cidade-jardim de Howard foi reeditada conforme a cidade do verde integrado de Olmsted e posteriormente, no século

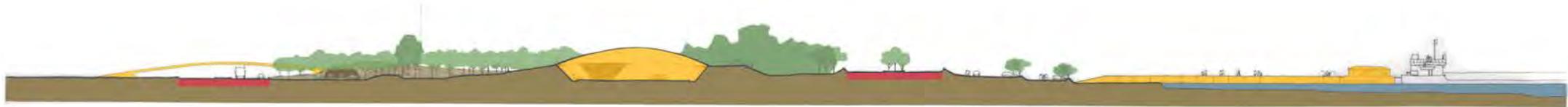
XX novamente reconfigurada por Le Corbusier em seus estudos para a cidade no parque ou em seus esboços geográficos que aliaram técnica e natureza, elucidados, por exemplo, pelos croquis para o Rio de Janeiro. Pode-se dizer que o debate sobre a retomada da natureza através do parque urbano ganhou força e relevância na medida em que os espaços abertos da cidade foram perdendo lugar para a massificação edilícia.

Em virtude do forte crescimento demográfico, as pessoas passaram a ter necessidades urgentes de grandes áreas verdes. Isso porque o crescimento das metrópoles, motivado pelo desenvolvimento das tecnologias, acelerou o processo construtivo, que nem sempre seguiu acompanhado de um planejamento urbano. O processo de ocupação desenfreada do território por edificações chamou a atenção para a importância dos espaços abertos de uso comum, como forma de estabelecer um contraponto aos objetos construídos e de compensar as cidades com locais de preservação de recursos naturais. Apesar de ambas as formas de arquitetura (edificada e paisagística) serem contrapostas, elas são, também, complementares uma a outra. Se anteriormente o espaço aberto ajardinado era tomado como o local de embelezamento para a edificação, na modernidade ele adquiriu contornos de qualidade urbana e na contemporaneidade de atributo ambiental. Desse modo, o espaço aberto é encarado como protagonista da configuração urbana, abandonando sua visão como elemento de fundo da edificação.

Se num princípio as pessoas procuravam o espaço aberto com o intuito de promover o encontro social ou simplesmente passear – para ver e ser visto –, ao longo do tempo ele também se tornou lugar de entretenimento



PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE MIZOGUCHI / MALINSKY - CORTE BB



PERFIL DO TERRENO  
REMETENDO AOS PAMPAS GAÚCHOS

PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE ARAÚJO / COMAS - SECÇÃO 4



PARQUE MARINHA DO BRASIL  
EQUIPE DEBIAGI / FAYET - CORTE 2

LEGENDA

- EDIFICAÇÕES DA PROPOSTA
- EDIFICAÇÕES DO ENTORNO
- EDIFICAÇÕES DO SPORT CLUBE INTERNACIONAL
- ELEMENTO AQUÁTICO
- VIAS VEICULARES
- TOPOGRAFIA
- TALUDES
- VEGETAÇÃO

e da prática de esportes. De modo geral, as atividades vinculadas ao lazer e ao ócio combinam-se ao encontro com a natureza, com o ar puro, com o sol e com a água. O desenvolvimento cultural e social, que garantiu o direito à recreação e ao descanso, com o objetivo de fornecer qualidade de vida e ao mesmo tempo gerar maior produtividade laboral, entrelaçou-se à evolução urbana e arquitetônica, que respondeu estabelecendo a criação de espaços voltados ao entretenimento, à vida ao ar livre, à prática de esportes e às necessidades de serviços, transporte e infraestrutura, vinculadas às novas demandas. Tais requerimentos urbanos foram assumidos pela arquitetura através do planejamento das cidades, das concepções para as habitações costeiras, da criação de marinas e passeios públicos, entre outras entidades concebidas para solucionar os temas funcionais, técnicos e sociais dos requerimentos de entretenimento da população.<sup>2</sup>

No âmago desse problema, insere-se o parque urbano como equipamento de configuração da cidade e de alteração da sua morfologia. As novas concepções conferem ao espaço aberto qualidades que se vinculam ao lazer, ao descanso, ao entretenimento, ao esporte e, inclusive, a questões de sanidade física e espiritual do ser humano. Sob esse ponto de vista, a arquitetura da paisagem transcende suas atribuições estéticas, funcionais e formais para assumir, também, funções didáticas, psicológicas e cívicas.

No entanto, o tema do parque urbano não se encontra esgotado como objeto de estudo vinculado apenas a assuntos de diversão e lazer. Novas e antigas

abordagens do tema tangenciam questões baseadas na sustentabilidade, na consciência ambiental, na renovação energética, no aproveitamento das águas, na reciclagem dos sítios urbanos, na conservação e na preservação dos espaços naturais das cidades. Essas matérias estão especialmente relacionadas a aproximações ambientais e ecológicas, no sentido de reinserir a natureza no meio urbano, trabalhando e moldando seus próprios elementos e preservando ecossistemas e paisagens existentes. Tais argumentos estão presentes nas propostas desenvolvidas para o concurso do Marinha, de modo a elucidar o problema por meio do projeto arquitetônico.

Por isso, é válido revisar os três exemplos demonstrados no concurso, uma vez que abarcam com atenção e cuidado a relação, algumas vezes conflitiva, entre paisagem natural e arquitetônica. Somado a isso, parece existir uma necessidade crescente de planejar áreas de recreação das massas, afins com as práticas e com as condições da paisagem na qual se estabelecem. No contexto particular de Porto Alegre, fica evidente a importância de considerar as qualidades geográficas e paisagísticas para a configuração da costa do rio. Nesse caso específico, ressalta-se o protagonismo que a paisagem ribeira deve exercer em qualquer ação que intencione intervir na orla e no seu entorno.

De tal modo, o espaço aberto é interpretado não apenas como um local propício para aproximar o meio urbano ao contato com o sol, o ar puro e a vegetação, senão, sobretudo, como lugar essencial para o desenvolvimento do lazer coletivo e como um território adequado para a ordenação de novas paisagens. Se na modernidade discutia-se a recreação como parte integrante da cidade

2. DARRIGRANDE, María Macarena de Jesús Cortés. Op. Cit.

funcional, na contemporaneidade é preciso debatê-la como atividade condicionante na concepção da arquitetura do espaço aberto. Isso pressupõe uma revisão na conduta em relação ao uso do lugar, cuja morfologia da cidade é compreendida não sob o ponto de vista do funcionalismo, senão através do projeto de elementos urbanos, caracterizados como uma arquitetura heterogênea, representativa e continente de identidade própria.

### **O parque** **reconhecimento disciplinar da paisagem**

Por intermédio do estudo de caso do Parque Marinha do Brasil, a tese chama a atenção para a relevância da natureza no projeto urbano. No entanto, a natureza não é tomada como um acessório ou prolongamento do projeto arquitetônico, senão como um elemento operável, através do qual é possível reformular a cidade em termos físicos e ambientais. Os três projetos gerados como resposta ao concurso enfatizam essa proposição e demonstram a capacidade do parque de não se adaptar à paisagem urbana, mas sim de conformá-la. O território resquício de um aterro configurou-se como paisagem urbana através do projeto do parque. Dessa maneira, as propostas para o Marinha embasam o argumento da tese de que o parque não consiste apenas em um problema paisagístico – no sentido restrito de prever a natureza e o aspecto dos componentes vegetais –, mas enquadra-se em um panorama mais amplo e complexo de transformação arquitetônica da paisagem urbana.

Esse pensamento procura restabelecer o diálogo entre as ordens humanas e naturais, tomando a natureza como um material de construção manipulável pelo homem, para dar nova forma e função ao espaço aberto público contemporâneo. Por essa ótica, o vazio urbano moderno é questionado e reeditado, sendo percebido como um autêntico território para a reconfiguração da cidade atual, caracterizada como uma urbe de interação entre objetos construídos, seus habitantes e seu meio.

As concepções acerca da natureza urbana maturaram nas últimas décadas, muito abastecidas pelos discursos e movimentos ambientais alavancados pela crise energética dos anos 70. Isso provocou uma nova condição meio-ambiental que evidenciou a demanda pela maior afinidade entre o patrimônio natural, a vida humana e o desenho urbano. Esse discurso é ainda vigente na atualidade e no caso de Porto Alegre, de modo que a cidade é repensada através da organização de sistemas verdes com o propósito de equilibrar os déficits meio-ambientais e aperfeiçoar as ofertas de ócio e recreação, como alternativa para aprimorar a qualidade de vida e a competitividade da cidade no âmbito global de valorização dos recursos naturais. Assim como a industrialização e sua explosão demográfica acarretaram fortes impactos na constituição da cidade, os efeitos da globalização sobre o meio-ambiente forçaram a reflexão e a tomada de atitude acerca da conformação urbana em relação a seu meio natural e a seus bens próprios.

Introduzido nesse debate ambiental e de retomada da natureza no seio urbano, as três hipóteses para o Parque Marinha do Brasil elucidam o problema na

medida em que seus projetos propõe um processo de contínuas relações entre elementos naturais ordenados geometricamente para se adaptar às sensibilidades humanas. A natureza selvagem ou a inexistente – no caso do vazio urbano fruto de aterro – toma forma para caminhar junto à cidade e seguir em constante mutação. O tema do parque se ramifica em variados assuntos disciplinares, em que é necessário agregar conceitos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos a fim de gerar uma nova síntese para a conformação do território.

A ordenação da paisagem deixa de ter um papel secundário ou decorativo em relação à edificação para se tornar uma protagonista na configuração territorial. O assunto transcende as questões relativas à vegetação, topografia ou planejamento de grandes áreas para atingir o conceito da paisagem que resulta do processo produtivo humano, agregando não apenas resultados estéticos, mas também ecológicos e infraestruturais. Sobre esses conceitos se apoia a arquitetura da paisagem como disciplina especializada que ultrapassa assuntos da arquitetura e do urbanismo, mesclando temas referentes à técnica construtiva e ao meio-ambiente, de modo a se tornar figura central no ajustamento do espaço público.

O próprio termo *arquitetura da paisagem* inclui a disciplina no campo arquitetônico, cujo objetivo fundamental é a problematização e a concretização do espaço público urbano. É intrínseca a essa matéria o alicamento da presença ativa da natureza no contexto urbano, no sentido, entretanto, dela se tornar um meio instrumental para a configuração da paisagem. Essa disciplina pode ser reconhecida por sua qualidade de agregar o conceito de

natureza como elemento técnico e a recriar no âmbito da cidade, não apenas sugerindo a conformação de novos territórios e paisagens, como inclusive respeitando o espaço natural existente. Nesse ponto se coloca em questão a dialética entre a natureza e o artifício<sup>3</sup>, de modo que esse último não necessariamente seja representado pelo objeto arquitetônico edificado, senão também por uma nova paisagem conformada como produto da operação humana, mesmo que se utilizando de elementos naturais.

Tal atitude centra a questão ambiental e de sustentabilidade em um panorama disciplinar fundamentado em técnicas de projeto, distanciando o assunto da multiplicação exacerbada das denominações sustentáveis e ambientais isentas de respaldo teórico. Assim, conforme já sinalizado, as três hipóteses para o Marinha demonstram como essas questões estavam vigentes na agenda arquitetônica da década de 70. Através de qualificados projetos, que se utilizaram de recursos naturais para a conformação da paisagem, as propostas revelaram a capacidade do parque em alterar a silhueta de Porto Alegre, respeitando seus patrimônios naturais.

A compreensão das referências anteriores é essencial para configurar e avaliar o reconhecimento disciplinar da arquitetura da paisagem, inserindo-a em uma dimensão histórica e conceitual. A revisão de outros modelos também permite criar um corpo comparativo e evolutivo da relação entre paisagem, homem e urbe. Diante dessas constatações, é incorporada ao campo de validade da tese a qualidade didática do tema, cujo conhecimento serve como parâmetro para o de-

3. Ábalos, Inaki. *Naturaleza y Artificio. El ideal pintoresco em la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*. Op. Cit.

envolvimento de propostas similares. Os distintos níveis de percepção e de análise buscam a contribuição da tese para a compreensão da arquitetura do parque urbano como uma disciplina complexa, em que se discute a pluralidade de acontecimentos e ocasiões.

Em termos espaciais, a tese isola para estudo o problema no parque urbano por compreendê-lo como equipamento provido de atributos técnicos e formais representante da arquitetura da paisagem. O parque constitui uma área sintetizadora das ações que tendem a assumir o papel do espaço aberto da cidade. O critério para definir essa área está fundamentado na escolha de uma peça urbana que, em seu conteúdo, agrega a possibilidade da discussão teórico-prática acerca da arquitetura paisagística. O estudo do parque urbano, seus referenciais e sua história é também um modo de reivindicar a história da paisagem e sua inserção no contexto científico da arquitetura.

Assim, o caso do Parque Marinha do Brasil é um exemplo emblemático para a cultura arquitetônica de Porto Alegre, devido sua importância como elemento urbano e como peça de constituição do limite ribeiro. Dessa maneira, situa-se o objeto de estudo em uma particular sensibilidade em termos da construção do espaço aberto de caráter público, introduzido em um contexto natural de fortes pontencialidades paisagísticas, que recorre à horizontalidade da paisagem costeira, paralela ao rio, gerada

através de um aterro. A análise do Parque Marinha é percebida como uma extensão do rio, das vistas que oferece e das distintas visões sobre ele, demonstradas através de três diferentes projetos para o mesmo sítio. Logo, pode-se adquirir variadas leituras da paisagem do Parque.

O concurso para o Parque Marinha do Brasil serviu como um laboratório de ideias sobre a configuração da paisagem, capaz de promover o projeto arquitetônico como estratégia concreta de promoção urbana. Desse modo, os projetos para o parque incorporam o ideal de reformulação da cidade e da melhoria da qualidade de vida através de boas técnicas do projeto arquitetônico da paisagem. Entende-se o concurso para o Marinha como uma prática de espessura histórica, que se torna uma fonte de consulta na construção do passado. Ainda, é possível ressaltar nesse estudo de caso uma consistência disciplinar e metodológica, no sentido que os projetos para o parque configuram a memória do espaço público contemporâneo e se inserem de modo pertinente em uma especialidade arquitetônica que responde às sensibilidades da sociedade e das novas demandas urbanas e ambientais. Através do estudo específico do Parque Marinha do Brasil, demonstra-se como um parque urbano - em parte realizado e executado, em parte idealizado e discutido - assume as novas proposições acerca da concepção da arquitetura do espaço aberto metropolitano.







# BIBLIOGRAFIA



- ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 1: el observatorio**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2005.
- ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2: los viajes**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2005.
- ÁBALOS, Iñaki. **Naturaleza y Artificio. El ideal pintoresco em la arquitectura y el paisagismo contemporâneos**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2009.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Duas exposições espanholas: Sevilha e Barcelona, 1929**. In: Arqtexto. Porto Alegre, RS n.16 (2010), p. 28-55.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre**. Tese de doutorado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- AXT, Gunter. **Parque Farroupilha Redenção: histórias de Porto Alegre**. Porto Alegre: Paiol, 2011.
- BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.
- CAPITANI, Juliana de Lucena; SULZBACH, Ana Rosa. **Parque Moinhos de Vento: o processo de definição e consolidação como área pública de Porto Alegre**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (FAU-PUCRS), Porto Alegre, 2013.
- CORRAL, Alicia Torres. **El paisaje y la mirada – Historia del Parque Rodó 1896 – 1930**. Cal y Canto, Montevideo, 2000.
- DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. **La ciudad americana: de la guerra civil al new deal**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1975.
- DARRIGRANDE, María Macarena de Jesús Cortés. **El balneario y la conquista formalizada del borde costero: Continuidades y fragmentos en Viña del Mar 1928 – 1963**. Doutorado de Arquitetura, Desenho e Estudos Urbanos. Pontifícia Universidade Católica do Chile, 2010.
- DOURADO, Guilherme Mazza. **Modernidade verde: jardins de Burle Marx**. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo. EDUSP, 2009.
- FARAH, Ivete; SCHLEE, Mônica Bahia; TARDIN, Raquel. **Arquitetura paisagística contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora SENAC, São Paulo, 2010.
- FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1937.
- FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. **Desenho ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1997.

- GARABINI, Elvio Araújo. **Parques urbanos aqui, ali, acolá.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.
- GIACOMET, Luciane. **Revitalização portuária: caso Puerto Madero.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.
- GORELIK, Adrian. **La grilla y el parque – espacio público e cultura urbana em Buenos Aires, 1887-1936.** Buenos Aires. Universidade Nacional de Quilmes, 2004.
- GREGOTTI, Vittorio. **Território da arquitetura.** São Paulo: Perspectiva, 1975.
- LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo.** Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004.
- LIERNUR, Jorge Francisco Francisco. **Puerto Madero Waterfront.** In: SILVESTRI, Graciela. **The Theater of the Plata.** Harvard Design School, 2007.
- LIERNUR, Jorge Francisco. PSICHEPIURCA, Pablo. **La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos em la Argentina (1924 – 1965).** Bernal: Universidade Nacional de Quilmes. Buenos Aires, 2008.
- KLIASS, Rosa Grená. **Parques urbanos de São Paulo.** São Paulo: Pini, 1993.
- MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: história e vida da cidade.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1973.
- MACEDO, Silvio Soares. **Parques urbanos no Brasil.** São Paulo: Edusp, 2003.
- MACHADO, Andréa Soler. **A borda do rio – PoA arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado.** Doutorado em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.
- MARQUES, Sérgio Moacir. **Fayet, Araújo & Moojen: arquitetura moderna brasileira no sul - 1950 / 1970.** Tese de doutorado. Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.
- MARQUES, Sérgio Moacir. **Topos[logia], Geos[grafia] & Aqua O projeto de Cláudio Araújo e Equipe para o concurso do Parque Marinha do Brasil.** In: III SEPESQ - Colóquio de Pesquisa, UniRitter, Porto Alegre, 2007.
- MARQUES, Sergio Moacir (Org.). **Acervo Fayet, Araújo & Moojen.** Porto Alegre: Núcleo de Projetos. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo UniRitter, 2006.
- MARQUES, Sergio Moacir. MIRON, Luciana. LUZ, Maturino. ARAÚJO, Claudio Luis Gomes (Orgs.). **Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** Porto Alegre: Núcleo de Projetos, FAU UniRitter, 2000.
- MONTERO, Marta Iris. **Burle Marx paisajes liricos.** Buenos Aires: Iris, 1997.
- MOHR, Udo Silvio. **Os grandes espaços do lazer urbano, arquitetura dos parques públicos: morfologia, tipologia e potencialidades.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

- OLIVEIRA, Fabiano Lemes. **Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos: as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX**. Tese de doutorado (orientador Josep Maria Montaner). Barcelona: ETSAB/UPC, 2008.
- PAIVA, Edvaldo Pereira. **Problemas urbanos de Porto Alegre: palestra**. Porto Alegre: UFRGS, Instituto de Belas Artes, 1951.
- Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM**. Documento disponível na biblioteca da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.
- PORTO ALEGRE. Secretaria Municipal de Obras e Viação. **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964)**. Porto Alegre: PMPA, 1964.
- PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria do Planejamento Municipal. **Plano diretor de desenvolvimento urbano: Porto Alegre planejar para viver melhor**. Porto Alegre: PMPA, 1980.
- PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria do Planejamento Municipal. **Primeiro plano diretor de desenvolvimento urbano de Porto Alegre - I. PDDU**. Porto Alegre: PMPA, 1980.
- Projeto Renascença**. Documento disponível na biblioteca da Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.
- SERT, Jose Luis. **Can our cities survive?: an ABC of urban problems, their analysis, their solutions**. Cambridge, Us: The Harvard University, 1947.
- SIQUEIRA, Vera Beatriz. **Burle Marx**. São Paulo: Cosac Naify, 2009.
- SILVA, José Loureiro da. Prefeitura Municipal. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Globo, 1943.
- SOUZA, Célia Ferraz de. **O plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências** Tese de Doutorado. 2004.
- XAVIER, Alberto. **Arquitetura moderna em Porto Alegre**. São Paulo: UFRGS, 1987.
- PERIÓDICOS E JORNAIS**
- OLIVEIRA, Ana Rosa de; LUZ, Luiz Fernando da. **Lazer e cidadania**. Revista AU, número 92, out/nov 2000, páginas 69-72.
- SILVA, Maroni João da. **Após dez anos o Parque Marinha do Brasil sai do papel**. Jornal FM – segunda-feira, 11 de outubro de 1976.
- SONDERMANN, Susana. **Na beira do rio e maior do que a Redenção**. Jornal Correio do Povo – domingo 24 de outubro de 1976.
- Revista Acrópole, número 337.
- Revista Espaço e Arquitetura, número 1**. Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul, outubro 1976.
- Revista Módulo, número 1, 1955.**
- SITES**
- ANTONIO, Castelnou. **Park Movement**. Disponível em [http://arquitetura.weebly.com/uploads/3/0/2/6/3026071/ta489\\_e-01.pdf](http://arquitetura.weebly.com/uploads/3/0/2/6/3026071/ta489_e-01.pdf). Acessado em 25 de julho de 2013.

OLIVEIRA, Ana Rosa de. **Fernando Tábora.**

Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/09.036/3283?page=3>. Acessado em 08 de maio de 2015.

OLIVEIRA, Ana Rosa de. **Parque do Flamengo: instrumento de planificação e resistência.**

Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/288>. Acessado em 08 de maio de 2015.

PSCHEPIURCA, Pablo. **Buenos Aires, los parques.**

Disponível em <http://www.asnnoise.com.ar/wp-content/uploads/los-parques-11-01.pdf>. Acessado em 03 de dezembro de 2015.

STEIN, Jay M.. **Classic Readings in urban planning.** In: SPIRN, Anne Whiston. **Urban Nature and Human Design: Renewing the Great Tradition.** Disponível em: [http://www.annewhistonspirm.com/pdf/urban\\_nature.pdf](http://www.annewhistonspirm.com/pdf/urban_nature.pdf). Acessado em 14 de maio de 2016.

Hipódromo Moinhos de Vento. Disponível em <http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2011/11/21/rossano-o-mestre-das-redeas/?topo=13,1,1,,13>. Acessado em 03 de junho de 2016.

Parque Moinhos de Vento. Disponível em [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p\\_secao=204](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smam/default.php?p_secao=204). Acessado em 02 de junho de 2016.

#### ENTREVISTAS

BAGGIO, Newton Paulo. Entrevista realizada em 14 de março de 2011, Porto Alegre. (arquiteto da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, integrante da comissão de elaboração do Projeto Renascença e jurado do concurso para o Parque Marinha do Brasil).

BOHRER, Maria Dalila Entrevista realizada em 22 de outubro de 2010, Porto Alegre. (arquiteta integrante da equipe de Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky).

COMAS, Carlos Eduardo Dias. Entrevista realizada em 14 de outubro de 2010, Porto Alegre. (arquiteto autor da proposta 2).

DAMASCENO, Jorge. Entrevista realizada em 26 de abril de 2011, Porto Alegre. (militar aposentado, contratado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre para gerenciar a execução da obra do Parque Marinha do Brasil).

DEBIAGI, Jorge. Entrevista realizada em 22 de março de 2011, Porto Alegre. (arquiteto autor da proposta 3).

JAMIESON, Ronald. Entrevista realizada em 07 de outubro de 2014, Porto Alegre. (engenheiro agrônomo integrante da equipe de Cláudio Araújo).

MALINSKY, Rogério. Entrevista realizada em 29 de julho de 2010, Porto Alegre. (arquiteto autor proposta 1).

MARQUES, Sérgio M. M.. Entrevista realizada em 19 de setembro de 2012, Porto Alegre. (arquiteto e pesquisador sobre o Parque Marinha do Brasil).

MIZOGUCHI, Ivan. Entrevista realizada em 30 de agosto de 2010, Porto Alegre. (arquiteto autor da proposta 1).

SILVA, João Alberto Fonseca da. Entrevista realizada em 07 de outubro de 2010, Porto Alegre. (fotógrafo do projeto de Ivan Mizoguchi e Rogério Malinsky).

ZIMMERMAN, Kurte. Entrevista realizada em 17 de maio de 2011, Porto Alegre. (engenheiro agrônomo responsável pelo plantio realizado durante a execução do Parque Marinha do Brasil).



# LISTA DE FIGURAS



## INTRODUÇÃO

Figura 1 – DAMASCENO, Jorge. Acervo pessoal.

Figura 2 – DAMASCENO, Jorge. Acervo pessoal.

Figura 3 – MIZOGUCHI, Ivan. Acervo pessoal.

## CAPÍTULO I

Figura 4 – CORRAL, Alicia Torres. **El paisaje y la mirada – Historia del Parque Rodó 1896 – 1930**. Cal y Canto, Montevideo, 2000.

Figura 5 – CORRAL, Alicia Torres. Op. Cit.

Figura 6 – CORRAL, Alicia Torres. Op. Cit.

Figura 7 – CORRAL, Alicia Torres. Op. Cit.

Figura 8 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

Figura 9 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 10 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. **La ciudad americana – de la guerra civil al new deal**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1975.

Figura 11 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 12 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. Op. Cit.

Figura 13 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 14 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 15 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. Op. Cit.

Figura 16 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 17 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 18 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 19 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 20 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 21 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 22 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. Op. Cit.

Figura 23 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 24 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 25 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

Figura 26 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. Op. Cit.

Figura 27 – DAL CO, Francesco; TAFURI, Manfredo. Op. Cit.

- Figura 28 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.
- Figura 29 – GORELIK, Adrian. **La grilla y el parque – espacio público e cultura urbana em Buenos Aires, 1887-1936**. Buenos Aires. Universidade Nacional de Quilmes, 2004.
- Figura 30 – Google Earth, acessado em 18 de janeiro de 2016.
- Figura 31 – LIERNUR, Jorge Francisco Francisco. **Puerto Madero Waterfront**. In – SILVESTRI, Graciela. **The Theater of the Plata**. Harvard Design School, 2007.
- Figura 32 – LIERNUR, Jorge Francisco Francisco. **Puerto Madero Waterfront**. Op. Cit.
- Figura 33 – GORELIK, Adrian. Op. Cit.
- Figura 34 – LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo**. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004.
- Figura 35 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. **Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos – as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX**. Tese de doutorado (orientador Josep Maria Montaner). Barcelona – ETSAB/UPC, 2008.
- Figura 36 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 37 – LE CORBUSIER. Op. Cit.
- Figura 38 – LE CORBUSIER. Op. Cit.
- Figura 39 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 40 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 41 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 42 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 43 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 44 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 45 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 46 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 47 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 48 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 49 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 50 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 51 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 52 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 53 – Revista Módulo, número 1, 1955.
- Figura 54 – Revista Módulo, número 1, 1955.
- Figura 55 – Revista Módulo. Op. Cit.
- Figura 56 – Revista Módulo. Op. Cit.
- Figura 57 – Revista Módulo. Op. Cit.
- Figura 58 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 59 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 60 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 61 – OLIVEIRA, Fabiano Lemes. Op. Cit.
- Figura 62 – SIQUEIRA, Vera Beatriz. **Burle Marx**. São Paulo – Cosac Naify, 2009.
- Figura 63 – SIQUEIRA, Vera Beatriz. Op. Cit.
- Figura 64 – DOURADO, Guilherme Mazza. **Modernidade verde – jardins de Burle Marx**. São Paulo – Ed. SENAC São Paulo. EDUSP, 2009.
- Figura 65 – Revista Acrópole, número 337.
- Figura 66 – BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR),

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

Figura 67 – SIQUEIRA, Vera Beatriz. Op. Cit.

Figura 68 – ÁBALOS, Iñaki. **Atlas pintoresco vol. 2 – los viajes**. Op. Cit.

## CAPÍTULO 2

Figura 69 – BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.

Figura 70 – PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria do Planejamento Municipal. **Plano diretor de desenvolvimento urbano – Porto Alegre planejar para viver melhor**. Porto Alegre – PMPA, 1980.

Figura 71 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1937.

Figura 72 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 73 – **Plano diretor de desenvolvimento urbano – Porto Alegre planejar para viver melhor**. Op. Cit.

Figura 74 – **Plano diretor de desenvolvimento urbano – Porto Alegre planejar para viver melhor**. Op. Cit.

Figura 75 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 76 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 77 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 78 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 79 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 80 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 81 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 82 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 83 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 84 – FARIA, L. A. Ubatuba de; PAIVA, Edvaldo Pereira. Op. Cit.

Figura 85 – MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre – história e vida da cidade**. Porto Alegre – Editora da UFRGS, 1973.

Figura 86 – OLIVEIRA, Ana Rosa de; LUZ, Luiz Fernando da. **Lazer e cidadania**. Revista AU, número 92, out/nov 2000, páginas 69-72.

Figura 87 – XAVIER, Alberto. **Arquitetura moderna em Porto Alegre**. São Paulo – UFRGS, 1987.

Figura 88 – OLIVEIRA, Ana Rosa de; LUZ, Luiz Fernando da. Op. Cit.

Figura 89 – Figura 25 – AXT, Gunter. Parque Farroupilha Redenção – histórias de Porto Alegre. Porto Alegre – Paiol, 2011.

Figura 90 – AXT, Gunter. Op. Cit.

Figura 91 – PORTO ALEGRE. Secretaria Municipal de Obras e Viação. **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964)**. Porto Alegre – PMPA, 1964.

Figura 92 – **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964)**. Op. Cit.

- Figura 93 – **Plano diretor de desenvolvimento urbano – Porto Alegre planejar para viver melhor.** Op. Cit.
- Figura 94 – SILVA, José Loureiro da. Prefeitura Municipal. **Um plano de urbanização.** Porto Alegre – Globo, 1943.
- Figura 95 – BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.
- Figura 96 – BOHRER, Maria Dalila. Op. Cit.
- Figura 97 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade ideal – planos e projetos urbanos para Porto Alegre.** Tese de doutorado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- Figura 98 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 99 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 100 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 101 – **Plano diretor de desenvolvimento urbano – Porto Alegre planejar para viver melhor.** Op. Cit.
- Figura 102 – **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964).** Op. Cit.
- Figura 103 – XAVIER, Alberto. Op. Cit.
- Figura 104 – **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964).** Op. Cit.
- Figura 105 – **Plano diretor de Porto Alegre (1954-1964).** Op. Cit.
- Figura 106 – CAPITANI, Juliana de Lucena; SULZBACH, Ana Rosa. **Parque Moinhos de Vento – o processo de definição e consolidação como área pública de Porto Alegre.** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (FAU-PUCRS), Porto Alegre, 2013.
- Figura 107 – MACEDO, Silvio Soares. **Parques urbanos no Brasil.** São Paulo – Edusp, 2003.
- Figura 108 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 109 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 110 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.
- Figura 111 – ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. Op. Cit.

### CAPÍTULO 3

- Figura 112 – DAMASCENO, Jorge. Acervo pessoal.
- Figura 113 – DAMASCENO, Jorge. Acervo pessoal.
- Figura 114 – **Projeto Renascença.** Documento disponível na biblioteca da Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.
- Figura 115 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 116 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 117 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 118 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 119 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 120 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 121 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 122 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 123 – Projeto Renascença. Op. Cit.
- Figura 124 – **Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM.** Documento disponível na biblioteca da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.
- Figura 125 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.

- Figura 126 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 127 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 128 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 129 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 130 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 131 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 132 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 133 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 134 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 135 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 136 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 137 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 138 – Parque Marinha do Brasil - Plano Preliminar de Diretrizes – SPM. Op. Cit.
- Figura 139 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 140 – **Revista Espaço e Arquitetura, número 1.** Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul, outubro 1976.
- Figura 141 – Revista Espaço e Arquitetura, número 1.
- Figura 142 – Revista Espaço e Arquitetura, número 1.
- Figura 143 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 144 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 145 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 146 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 147 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 148 – Material cedido por Maria Dalila Bohrer.
- Figura 149 – Material desenvolvido pelo Arq. Rogério Malinsky em entrevista realizada em 29 de julho de 2010, Porto Alegre.
- Figura 150 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** (ver Bibliografia)
- Figura 151 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** (ver Bibliografia)
- Figura 152 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** (ver Bibliografia)
- Figura 153 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** (ver Bibliografia)
- Figura 154 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014.** (ver Bibliografia)

Figura 155 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 156 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 157 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 158 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 159 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 160 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 161 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e**

**Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 162 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 163 – Material cedido por Sérgio Marques, disponível no **Acervo Fayet, Araújo & Moojen e Acervo Arquitetura de Concursos no Rio Grande do Sul: 1954/2014**. (ver Bibliografia)

Figura 164 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

Figura 165 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

Figura 166 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

Figura 167 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

Figura 168 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

Figura 169 – Acervo pessoal Arq. Jorge Debiagi.

#### CONCLUSÃO

Figura 170 – Montagem Arq. Renata Santiago Ramos.

Figura 171 – Montagem Arq. Renata Santiago Ramos.

Figura 172 – Montagem Arq. Renata Santiago Ramos.

Figura 173 – Desenho Arq. Catarina Senandes.

Figura 174 – Desenho Arq. Catarina Senandes.

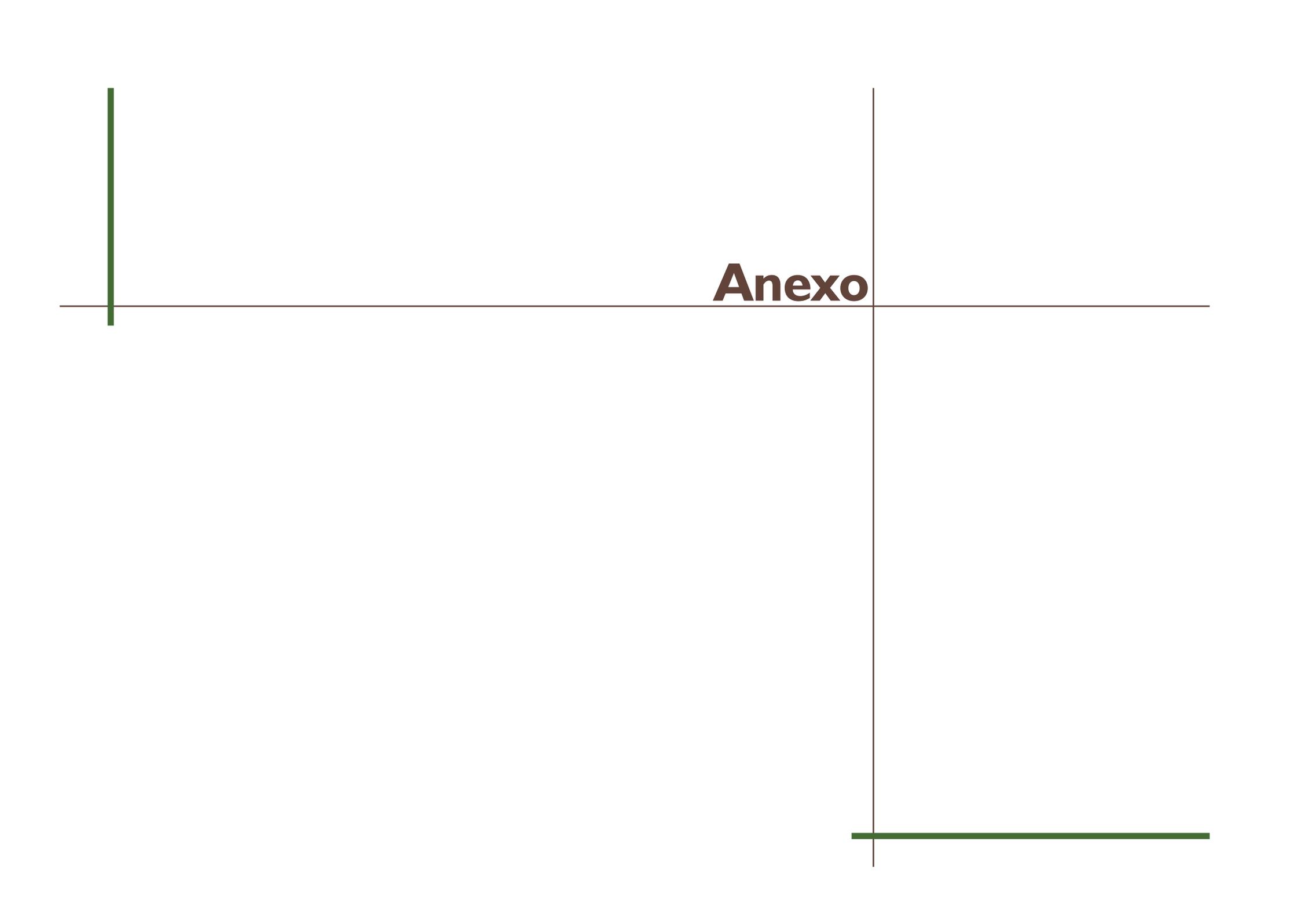
Figura 175 – Desenho Arq. Catarina Senandes.

Figura 176 – Desenho Arq. Catarina Senandes.

Figura 177 – Desenho Arq. Catarina Senandes.







**Anexo**





**IVAN MIZOGUCHI**

Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1966) e especialização em Ensino de Arquitetura e Urbanismo pela PUCRS (2003). Foi professor convidado do Programa de Pós-graduação da UNIRITTER. Foi membro fundador e primeiro Diretor da Faculdade de Arquitetura da PUCRS. Na década de 60, em sociedade com Miguel Alves Pereira participou e foi premiado em diversos concursos nacionais.<sup>1</sup> Entre 1990 e 1991 atuou como presidente do IAB-RS e também foi secretário-geral do IAB Nacional. Coautor do livro *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*, 1987, com Alberto Xavier. Co-organizador do livro *Palladio e o Neoclassicismo*, 2006, com Nara Helena Neumann Machado. Autor do livro *A Formação do Arquiteto*, 2015.<sup>2</sup>



**ROGÉRIO MALINSKY**

Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1967). Possui curso de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Habitação na Universidade de Edinburgh, Escócia e Estágio em Lazer e Turismo na SCET - International em Paris e no Centro de Estudo de Turismo da Universidade DAix-Marseille, França. Ministrou as Disciplinas de Arquitetura Paisagística e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura da UFRGS, Departamento de Urbanismo - 1980 a 2009. Tem prática profissional em Projetos urbanos com destaque para o Parque Marinha do Brasil, Porto Seco - Terminal de Cargas, em Porto Alegre/RS, Polo Petroquímico/RS; Terminais de Cargas, Áreas Industriais, Praças e Parques Urbanos.<sup>3</sup>

1. MARQUES, Sérgio Moacir. **Fayet, Araújo & Moojen: arquitetura moderna brasileira no sul - 1950 / 1970**. Op. Cit. Ver biografia de Miguel Pereira. Página 388.

2. Informações fornecidas pelo autor.

3. Texto informado pelo autor e complementado com informações do seu Currículo Lattes, disponível em <http://lattes.cnpq.br/4148358895991239>. Acessado em 20 de outubro de 2016.



**CLÁUDIO LUIZ GOMES DE ARAÚJO**

Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1955). Sua sociedade com Carlos Antônio Mancuso se estende de 1930 a 2009, período no qual se destaca uma extensa produção de projetos residenciais, bem como Colônia de Férias, hidráulica, supermercado, capela, hotel entre outros projetos. Em 1959 ingressou como professor na UFRGS. Dentre seus trabalhos de grande destaque, pode-se citar o projeto para a Refinaria Alberto Pasqualini (1962-68), o edifício FAM (1964-68). Foi presidente do IAB-RS de 1966 a 1967. Foi Professor Titular do Centro Universitário Ritter dos Reis. Faleceu em 28 de agosto de 2016, aos 85 anos.



**CARLOS EDUARDO DIAS COMAS**

Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1966). É mestre em Planejamento Urbano e mestre em Arquitetura pela University of Pennsylvania (1977) e doutor em Projeto Architectural et Urbain - pela Université de Paris VIII (2002). É professor titular da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde atua em projeto e em teoria, história e crítica de arquitetura. Foi coordenador de 2005 a 2008 do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, PROPAR-UFRGS, assumindo em 2009 a coordenação editorial. Foi coordenador do DOCOMOMO Núcleo-RS de 2005 a 2007 e coordenador geral do DOCOMOMO Brasil de 2008 a 2011, voltando a coordenar o DOCOMOMO Núcleo-RS em 2012. Membro do comitê assessor da área no CNPq em duas ocasiões. Representante adjunto da área na CAPES no triênio 2005-2007. Integra o conselho editorial das revistas Arqtexto (UFRGS), Arcos (ESDI/UERJ), Arquitectos- Vitruvius e Architectural Research Quarterly (Cambridge University). Membro do CICA (Comité Internacional dos Críticos de Arquitetura) da União Internacional de Arquitetos. Tem publicado extensamente sobre a arquitetura e o urbanismo modernos brasileiros e elaborado um número significativo de projetos de arquitetura e urbanismo.<sup>4</sup>

4. Texto informado pelo autor em seu Currículo Lattes, disponível em <http://lattes.cnpq.br/4290893631616486>. Acessado em 18 de outubro de 2016.



**CARLOS MAXIMILIANO FAYET**

Graduou-se em Artes no Instituto de Belas Artes, e em Arquitetura e, posteriormente, em Urbanismo, na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Foi professor titular desta Universidade durante anos, com um período de afastamento quando teve seus direitos cassados durante a ditadura militar. Trabalhou durante vários anos também na Prefeitura de Porto Alegre, participando de projetos significativos no âmbito urbano da cidade. Em projetos de edificações teve grande destaque com obras como o Palácio da Justiça de Porto Alegre (co-autoria com o arquiteto Luis Fernando Corona), o Auditório Araújo Viana (co-autoria com o arq. Moacyr Moojen Marques), a Refinaria Alberto Pasqualini (co-autoria com o arq. Cláudio Araújo), a Praça Itália, entre outras de uma grande lista. Durante muitos anos trabalhou em parceria com o colega Cláudio Araújo, com quem coordenou o escritório “Equipe de Arquitetos”. Em 2002 ele foi contratado pelo Tribunal para assumir o projeto e fiscalização da reforma do mesmo prédio. Em dezembro de 2005 ocorreu simbolicamente a finalização das obras, com a colocação da escultura da deusa da justiça, a Themis, na sua fachada principal - escultura prevista no projeto de 1952, mas até então não executada. A escultura também teve autoria e execução do arquiteto. Foi duas vezes presidente da Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura e, de 1998 a 2000, presidente Nacional do Instituto de Arquitetos do Brasil.<sup>5</sup> Faleceu em 19 de março de 2007, aos 86 anos.<sup>6</sup>



**JORGE DECKEN DEBIAGI**

Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura da UFRGS (1966). Em 1973, criou o escritório de projetos e consultoria Debiagi Arquitetos Urbanistas, acumulando larga experiência através de uma intensa atividade profissional, realizando projetos de arquitetura e urbanismo, nos segmentos institucionais, comerciais, industriais, residenciais e de mobilidade urbana. Dentre seus principais trabalhos destaca-se a criação da Av. Beira-Rio e a Terceira Perimetral de Porto Alegre, o projeto estações Metrô de Recife e Metrô de Brasília, a estação Novo Hamburgo do Trensurb de Porto Alegre e a Unidade Urbanística Praia de Belas, realizada em parceria com Carlos Maximiliano Fayet.<sup>7</sup>

5. Disponível em [https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos\\_Maximiliano\\_Fayet](https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos_Maximiliano_Fayet). Acessado em 20 de outubro de 2016.

6. Para biografia detalhada do arquiteto, ver: MARQUES, Sérgio Moacir. **Fayet, Araújo & Moojen: arquitetura moderna brasileira no sul - 1950 / 1970**. Op. Cit. Página 68.

7. Informações fornecidas pelo autor e também disponível em <http://www.galeriadaarquitetura.com.br/escritorio-de-arquitetura/a-p/debiagi-arquitetos-urbanistas/72425/>. Acessado em 01 de novembro de 2016.





