

Carlos Eduardo Comas, autor de vários ensaios sobre arquitetura e urbanismo modernos brasileiros, é mestre em Arquitetura e Planejamento Urbano (Penn) e professor titular do Departamento de Arquitetura da FAUFRGS, onde coordena o mestrado em arquitetura. Presentemente engajado no projeto de áreas e equipamentos estratégicos para a Prefeitura de Porto Alegre.

Arquitetura urbana

Carlos Eduardo Comas

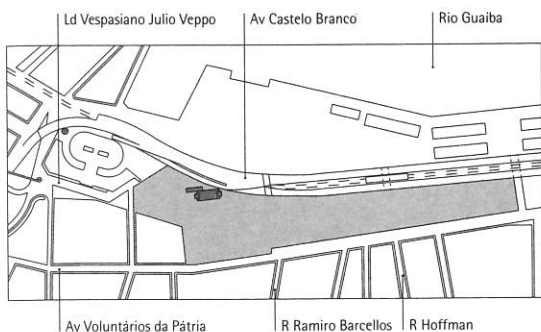


Área de estudo

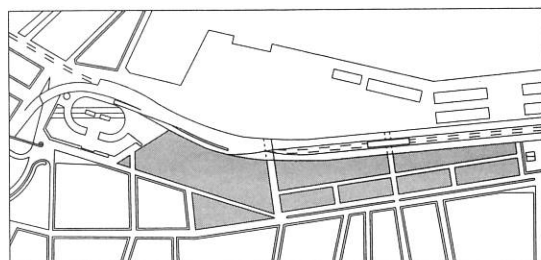
Situação na cidade de Porto Alegre

- 1 Canal Três Irmãos
- 2 Ilha do Chico Inglês
- 3 Canal do Chico Inglês
- 4 Porto de Porto Alegre
- 5 Canal do Furado Grande
- 6 Ilha do Pavão
- 7 Canal dos Navegantes

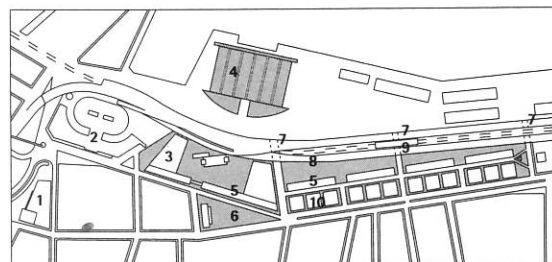
Cidade funcional, cidade figurativa



Subdivisão da área de estudo



Estrutura dos quarteirões



Proposta de intervenção urbana

- | | |
|---|--|
| 1 Centro de recepção e garagem | 6 Praça da ciência e tecnologia com museu |
| 2 Estação rodoviária | 7 Passagem sob a Av Castello Branco |
| 3 Novo quarteirão da RFFSA: garagens para ônibus e automóveis, hotéis, escritórios, lojas | 8 Plataformas públicas ajardinadas 3 metros acima da Av Castello Branco (cobrem 3 pisos de estacionamento) |
| 4 Pavilhão de feiras industriais | 9 Nova estação Trensurb Hoffman |
| 5 Barras para apartamentos, hotéis ou escritórios (8 andares) | 10 Edifícios comerciais de 4 andares ao longo da Av Voluntários da Pátria |

Revolução estilística, a Arquitetura Moderna gerada na Europa do entreguerras era um esforço de representação visível das modificações sociais e tecnológicas acarretadas pela mecanização. Intento de revolução tipológica estendida do projeto da casa ao projeto da cidade, punha-se a serviço do admirável mundo novo que a mecanização parecia estar gerando. As carências das metrópoles burguesas em termos de acessibilidade e higiene eram óbvias. Pareciam decorrer, em boa parte, da autoridade de um urbanismo tradicional, baseado nos conceitos complementares de rua-corredor, praça-salão e quarteirão fechado, na oposição pragmática e perceptiva entre tecido edificado ordinário e o monumento excepcional assim como na admissão de lote, quadra e bairro como unidades de subdivisão territorial urbana.

A Carta de Atenas registrava em 33 consenso conclusivo quanto às especificações da Cidade Ideal da Arquitetura Moderna. A cidade funcional aí se esquematizava, resposta imperativa aos problemas e oportunidades da era maquinista. Autopistas rápidas separavam zonas de uso especializado, torres e barras isoladas se dispunham livremente sobre superquadras verdes e indivisas.

Essa Cidade-no-Parque se dizia derivar de uma correlação lógica entre as necessidades operacionais e as disponibilidades tecnológicas do século. Triunfante após 45 em todo o Ocidente, manifesta exemplarmente em Brasília, a partir de meados dos 60 a Cidade Funcional será objeto de críticas cada vez mais radicais nos Estados Unidos e na Europa. No fim da década de 70, suas deseconomias e disfuncionalidades haviam sido extensamente esmiuçadas, aparecia aberrante a idéia de uma independência radical entre o projeto da edificação reservado para o arquiteto, o tratamento do espaço aberto confiado ao paisagista e o projeto do sistema viário dominado pelo engenheiro de tráfego. A vanguarda moderna alardeava pragmatismo, mas era mais forte seu desejo de expressar um inexorável *espírito da época*.

Uma reflexão isenta sobre as metrópoles arroladas na Carta de Atenas concluiria que os problemas observados eram circunstanciais. Não se podiam proclamar intrínsecos às bases do urbanismo tradicional. Entretanto, a reflexão da vanguarda não era desapaixonada. Admitir improcedente sua condenação de conceitos seculares seria admitir improcedentes as idéias de caracterização da época como ruptura histórica e de determinação técnico-funcional da forma arquitetônica, os fundamentos polêmicos da sua proposta de revolução estilística e tipológica. Significaria assumir a motivação simbólica do

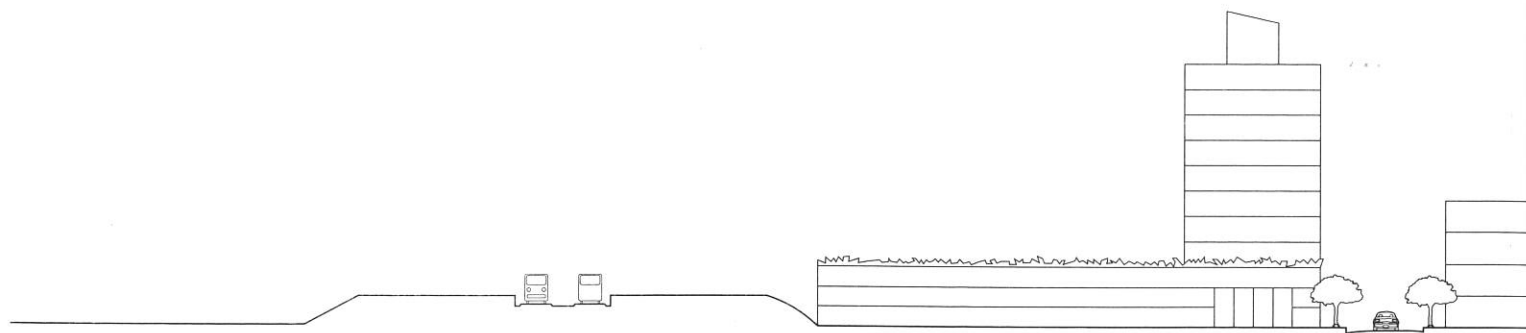
seu pensar a cidade como uma coleção de gigantescos armários produzidos em série ou como uma coleção de esculturas pitorescas que socializavam o parque aristocrático da Inglaterra oitocentista.

Rejeição da Cidade Funcional e revalorização das virtudes da Cidade Tradicional foram processos paralelos. A multifuncionalidade de ruas, quarteirões e bairros se ajuizou relevante. Reapreciaram-se positivamente a rua-corredor, a praça-salão e o quarteirão fechado, massa unitária mas complexa, comportando normalmente um tecido de diferentes edificações, pátios e jardins sobre uma quadra subdividida em lotes. A variedade de tipos de espaço aberto se considerou mérito e não anacronismo, recuando o interesse pela aliança de altura modesta com elevada densidade. Entendeu-se razoável a idéia da edificação como pano de fundo delimitando espaços abertos descontinuos, interdependentes e complementares em forma e função. Corolário da norma de continuidade da edificação alinhada ao longo da testada de rua e quarteirão, não exclui a hipótese de converter uma edificação em foco, quando sua situação é especial como uma esquina, nem a hipótese de isolá-la excepcionalmente, configurando monumento ou marco memorável.

O formato da Cidade Tradicional facilitava a compatibilização entre o acervo imobiliário do passado e o empreendimento novo, demanda que reagia contra a indiferença ao contexto físico e cultural estimulada pelas pretensões universalistas da Cidade Funcional e sua base tecnológica. Geografia e História se perceberam novamente matrizes de projeto, quando não fundamento mesmo da arquitetura. Com suas referências explícitas à cidade iluminista neoclássica, as imagens da *Architettura Razionale* de Rossi e dos Krier balizaram contundentemente o debate estilístico e tipológico dos 70.

Contudo, seria empobrecedor reduzir esse debate à guerra de estilos e a uma opção entre Cidade Tradicional e Cidade Funcional, a nostalgia do passado substituindo a nostalgia do futuro. Rejeitada a Cidade Funcional, o paradigma que se restabelece seria melhor chamado Cidade Figurativa, porque rua, praça, quarteirão, bairro, tecido e monumento são definidos, em última instância, por características formais despojadas de indicação funcional precisa.

Canal aberto flanqueado por edificações, a rua materializa trajetos, mas é também terminal, ponto de encontro, confronto, comércio e recreio. Quer conceituada como alargamento de rua ou quarteirão vazio, a praça é espaço aberto centralizado flanqueado por edificações e primordialmente destino,



Vista do terreno
com a Castello
Branco, autopista
à esquerda

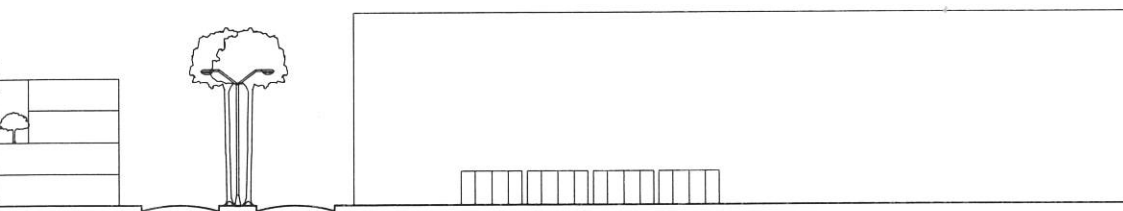
embora atravessada por trajetos dada a sua conexão com uma trama de ruas. Não importando que atividades abrigue e quantos lotes ou edificações possua, o quarteirão aparece como massa unitária frente à rua ou a praça. Setor urbano reconhecível por apresentar limites claros, centro individuado ou textura característica, o bairro é usualmente microcosmo da cidade, a cidade podendo se ver como federação de bairros. A distinção tecido/monumento remete à distinção etimológica da arquitetura como construção qualificada. Toda arquitetura é construção, nem toda construção arquitetura.

Rua, praça, quarteirão e bairro são arque-tipos abertos, através da história, a uma multiplicidade de interpretações e desenvolvimentos particularizados, em sintonia com contextos os mais diversos entre si. (Comas, 84) A Rotenburgo medieval não é a Ferrara renascentista nem a Roma de Sisto VI, mas tampouco a Roma barroca equivale exatamente à Ouro Preto brasileira, nem Ouro Preto espelha a Quito hispanoamericana, a Paris de Haussmann diverge da Barcelona de Cerdà. A persistência dos arque-tipos coexiste com a mutabilidade de suas manifestações concretas.

Falar de uma Cidade Tradicional Contemporânea é uma contradição, mas articular uma Cidade Figurativa Contemporânea faz sentido, por

marcar antagonismo à reprodução acrítica de qualquer de suas versões passadas. A historicidade dessas versões conspira contra qualquer intento de revê-las integralmente. É miopia desconsiderar a existência de automóvel e elevador, ignorar a especificidade dos atuais padrões de conforto. Condenar o remédio proposto por Atenas não implica ignorar a realidade das mazelas que o documento registrava, nem sua persistência nas cidades brasileiras dos 90. Reconferir estatuto paradigmático à Cidade Figurativa não torna obrigatórios o congelamento tipológico e o pastiche estilístico.

Não implica, portanto, a condenação de toda a arquitetura e urbanismo modernos. Revisitada, a práxis do entreguerras se revela muito mais rica em experiências ainda válidas de renovação do repertório de soluções para a casa e a cidade



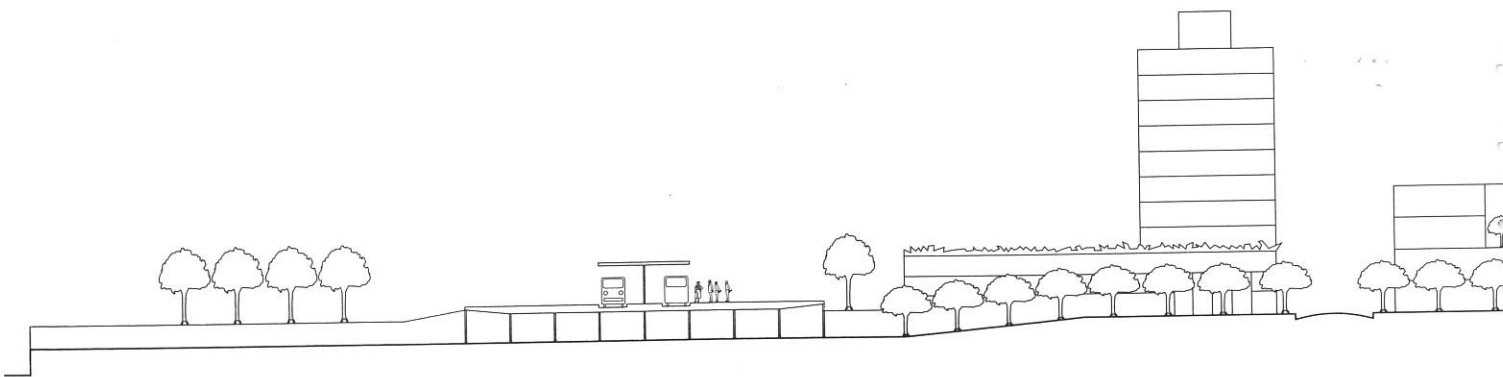
do que o faria pressupor a fetichização do objeto isolado e do verde coletivo inaugurada em Atenas. Le Corbusier faz em Pessax proposta habitacional de baixa altura e densidade média em que persiste a idéia de configuração do espaço aberto pelo volume construído, mesmo que a continuidade e o alinhamento deste se proponha, em parte, de maneira virtual e não absoluta. Discurso similar se observa na Frankfurt de Ernest May, operação de constituição de novos bairros residenciais onde a especialização funcional do espaço se faz em grão miúdo e não acrítico. O equilíbrio entre variedade e unidade é indicativo da existência de alternativas ao universo concentracionário das dom-comunas soviéticas e ao universo empobrecido e perdulário da multiplicação indefinida do pavilhão suburbano miniaturizado.

Mais próxima, a práxis carioca entre 36 e 56 demonstra conclusivamente a ausência de correlação imperativa entre a Arquitetura Moderna e sua Cidade Ideal. A ABI, assim como outros prédios dos Roberto, não perde em qualidade por respeitar o gabarito e alinhamento haussmanianos do Plano Agache. Uma quadra adiante, o Ministério de Educação aproveita a licença advinda do programa monumental para instituir protótipo de praça edificada. O Pavilhão Brasileiro de Nova York completa

quarteirão empregando simultaneamente recursos de continuidade literal e virtual. No Parque Guinle, Lúcio Costa mostra que o uso inteligente das diferenças de nível entre pilotis e calçada e da vegetação podia recriar a transição tradicional entre o domínio público da rua e o domínio privado do lote, produzindo uma versão moderna do *crescent* inglês.

Em outras palavras, não há incompatibilidade de base entre a idéia de Cidade Figurativa e edifícios em altura, parques urbanos, descon continuidades no tecido construído, satisfação de demandas veiculares, hierarquia viária e especialização funcional do espaço. Edifícios altos, parques urbanos, edifícios isolados, circulação veicular, hierarquia viária e especialização funcional do espaço já existiam bem antes da emergência da vanguarda moderna. Cabe lembrar porém que esta se equivocou ao imaginar que edifício em altura seria garantia de alta densidade mais solo automaticamente liberado — como se observa na transformação americana de Cidade-no-Parque em Cidade-no-parque-de-estacionamento, além de esquecer que existem pressões favoráveis e pressões contrárias à segregação funcional do espaço em qualquer problema de projeto.

Demandas veiculares e demandas de conforto sugerem que a Cidade Figurativa Contemporânea apresentará grão mais aberto que suas congêneres passadas, que o estabelecimento da figuratividade de seus vazios vai envolver tanto elementos construídos quanto elementos naturais. Seu enunéiado se apóia na idéia de tendência: tendência a favorecer bairros suportando padrão coerente de usos múltiplos inter-relacionados, tendência a enfatizar a continuidade de fachada de rua, praça e do quarteirão reinstaurado como unidade de projeto urbano, tendência a privilegiar tipologias que combinem altura



Rodoviária e
centro ao fundo
Vista da Castelo
Branco à direita

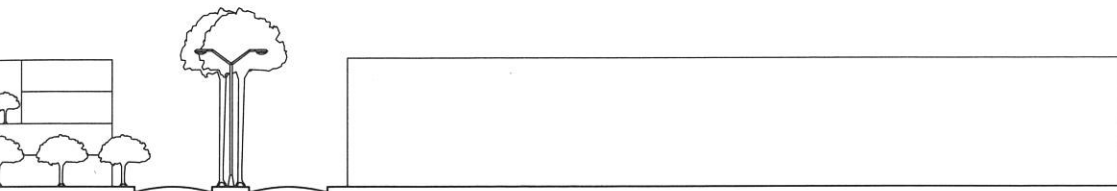
modesta e densidade elevada, tendência à coordenação geométrica de conjunto e variedade pitoresca no detalhe.

A idéia de tendência não exclui o reconhecimento de polaridades dialéticas, como a conceitualmente estabelecida entre tecido e monumento, ou o reconhecimento de escalas tipológicas, como a que associa pátio, praça e parque ou a que inclui o caminho pedestre, a rua de acesso à edificação (cujo desenho se vê subordinado ao conforto e conveniência do pedestre) e a avenida que separa e liga bairros entre si (e se comporta como corredor urbano onde o motor tem preferência). De fato, a idéia de tendência conota noção de gradação entre polos extremos: infinitos tons de cinza ocupam a distância que vai do preto ao branco.

O endosso da Cidade Funcional implicava ver e pensar a cidade nos termos de seu enunciado, subscrever a hierarquização de problemas subjacente a esses termos. Estimulou a comunidade arquitetônica a concentrar esforços no detalhamento de soluções de planejamento e projeto para zonas monofuncionais (os centros administrativos, comerciais e culturais, os distritos industriais, os conjuntos habitacionais, as cidades universitárias) e no detalhamento de soluções para edificações isoladas em altura (a torre de escritórios e a unidade

de habitação, preferencialmente pré-fabricadas). Legitimou como princípios de projeto a segregação espacial, a maximização da área da quadra, a maximização da altura e dos afastamentos entre edificações, a disposição aleatória das edificações sobre o solo, o reducionismo tipológico.

São diversos os compromissos impostos pela Cidade Figurativa. Endossá-la equivale a priorizar os problemas e soluções inter-relacionados do planejamento e projeto de bairros, corredores urbanos e ruas locais, praças e parques, de quarteirões e seus cheios e vazios. Equivale a priorizar os problemas e soluções para sua articulação físico-funcional, valorizando a idéia de trama geométrica como materialização ordinária de uma interdependência e complementariedade de volumes construídos e espaços abertos. Se



não é garantia de eliminação das mazelas que nos afligem, pode pretender-se recuperação de lucidez, consumado e consumido o delírio funcionalista.

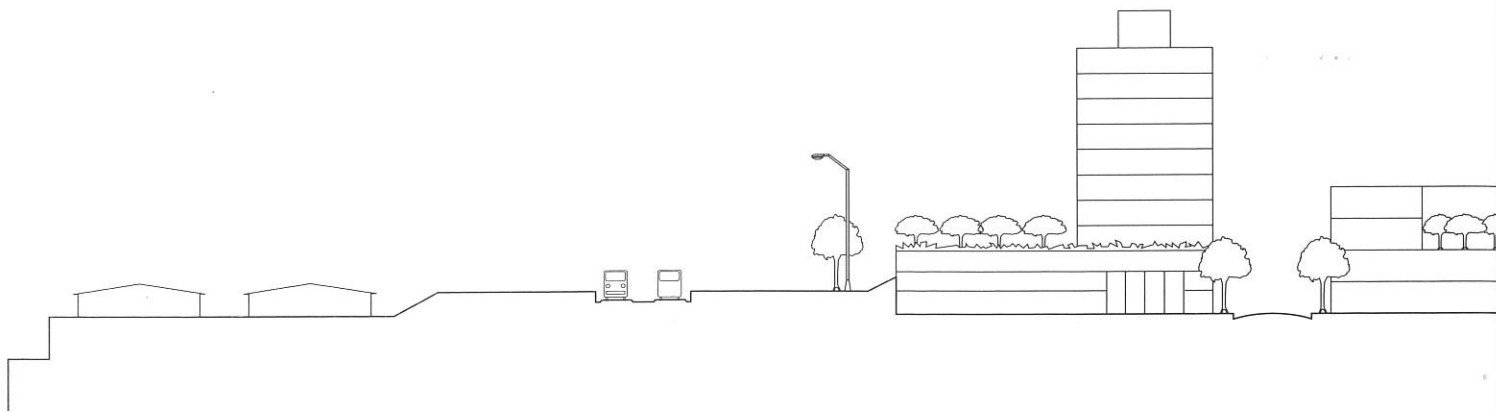
Um estudo de caso

As considerações acima são referência para o estudo desenvolvido pelo autor, Benamy Turkienicz, Lígia Botta e Philippe Panerai em 1992 para estabelecer diretrizes de requalificação e integração urbana de propriedade da Rede Ferroviária Federal em Porto Alegre, faixa alongada de 8 ha desenvolvendo-se paralela ao rio. Autopista elevada incluindo linha de trem metropolitano em seu canteiro central, a avenida Castello Branco limita a Oeste com um dos lados maiores e a separa do cais adjacente, conformado por fila dupla de silos e armazéns flanqueando a avenida do porto — que se comunica tanto com o acesso norte como com o acesso oeste da cidade. A Leste, seu limite é a avenida Voluntários da Pátria, cuja caixa de 30 m serve bairro atacadista em decadência do outro lado. A Norte, na altura da Cância Gomes, conexão inter-bairros importante perpendicular ao rio, o término do imóvel coincide com o início de sucessão de depósitos. A Sul, a propriedade vizinha com a Rodoviária lindeira ao anel perimetral do centro e quarteirões onde hotéis recentes se justapõem

a-velhos depósitos de dois andares. Trilhos desativados sulcam o interior desse terreno planô, de onde sobressai apenas o edifício sede da Rede, de construção recente e dez pavimentos como a sucessão de hotéis em frente à Rodoviária. Vazio urbano de considerável extensão, seu terço sul pode logicamente associar-se ao tecido e equipamento existentes, o limite do terço sendo balizado pela confluência de Voluntários e Ramiro Barcellos — conexão inter-bairros aproximadamente paralela à Cância Gomes e de importância ainda maior. Os dois terços entre Ramiro e Cância integram área relativamente isolada dos quarteirões fronteiros pela largura e intensidade de uso da avenida da Voluntários.

As condições de acessibilidade urbana e metropolitana do terreno são propícias à implantação de complexo comercial-empresarial. Pequenos escritórios, lojas e hotéis de 3 estrelas são empreendimentos viáveis no terço sul, que inclui o edifício sede da Rede. Este oferece esplêndidas vistas para o rio por cima da autopista. O fato sugere que os 600 m do trecho Ramiro Barcellos-Cância Gomes tem atrativo residencial para segmento diferenciado do mercado de classe média alta, tanto quanto para comércio e escritórios de maior nível.

O prologamento de Ramiro Barcellos e Cância Gomes com passagens de nível sob a autopista restabeleceriam a conexão entre cidade e cais, interrompida inicialmente pela ferrovia. Ambas as passagens já existem, ainda que a da Ramiro requiera alargamento. O prolongamento similar da rua Hoffmann intemediária definiria duas super-quadras retangulares aproximadamente iguais com 280 m de comprimento e largura média de 80 m. Distância de 2 km entre a estação Rodoviária do trem metropolitano e a estação seguinte lhe confere característica de trem suburbano. Uma nova estação sobre

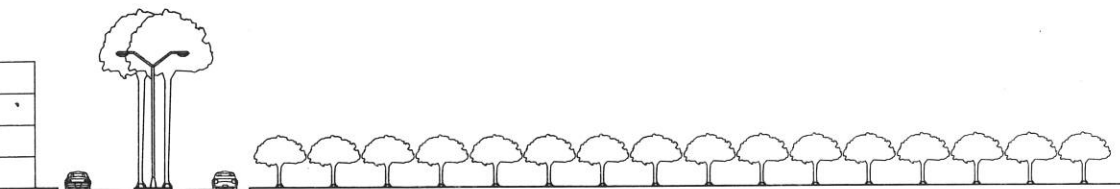


a Hoffmann corrigiria tal distorção, reduzindo os 2 km à metade. Aumentaria a acessibilidade da área e reforçaria o seu potencial de desenvolvimento. A Voluntários teria seu canteiro central plantado de palmeiras, à semelhança de outras avenidas de Porto Alegre. O prolongamento do Largo da Rodoviária a confluência de Ramiro e Voluntários e transformação do atual acesso privado à sede da RFFSA em rua pública geram quadra triangular destinada à praça e equipamento público e super-quadra trapezoidal incluindo o edifício sede da Rede. No seu todo, a proposta viária disciplina e rentabiliza a infra-estrutura existente, proporcionando melhores condições de acesso ao terminal de ônibus.

Densidade e distribuição da construção respondem às dimensões, configuração e situação, tanto quanto à conveniência de definir parcelamento capaz de acomodar tipos correntes de edificação comercial e residencial em um processo de construção por etapas e à razoabilidade de um urbanismo de gabarito e alinhamento. Organizada com barras paralelas de altura diferenciada que resultam da associação de módulos independentes, a composição privilegia a serialidade. A precisão de definição volumétrica se apóia em um conhecimento tipológico interagindo com as características do contexto, o respeito a

parâmetros atuais de conforto e privacidade, o interesse em aproveitar o panorama do rio e obter relação satisfatória entre número de estacionamentos e área de construção. A previsão de uma vaga por 60 m² de construção nas barras mais altas permite que os módulos que as constituem possam destinar-se indiferentemente a escritórios, residência ou hotéis; a precisão de definição programática pode adiar-se e definir-se de acordo com as tendências do mercado imobiliário no momento de cada incorporação.

A abertura de vias veiculares condominiais nas super-quadras retangulares subdivide cada uma em um setor maior, lindeiro com a Castello Branco, e dois setores menores de igual tamanho, lindeiros com a Voluntários. Cada um desses setores menores se ocuparia com três edificações comerciais de



Braço da V entre terreno e 1ª Perimetral Centro ao fundo

Vista geral do entorno da Voluntários

36 x 36 m e 4 pavimentos, gabarito máximo da construção no outro lado da avenida. Separados por vias pedestres, os volumes de 5000 m² cada poderiam acomodar tanto uma única loja quanto conjuntos de lojas e escritórios.

O setor maior comportaria duas barras paralelas de 108 x 18 m paralelas ao rio e à Castello Branco, acoplada à garagem linear de três pavimentos, que se apoia, do outro lado, ao talude da autopista. A garagem tem sua laje de cobertura situada 3,50 m acima do nível da Castello Branco e tratada como esplanada pública acessível desde o hiato entre as barras. Estas comportam uma base de três andares com ocupação comercial e acesso à garagem, um andar em pilotis no nível da esplanada e oito pavimentos para escritórios, hotel e/ou apartamentos. A autopista ganha feição de avenida-parque com vegetação recobrendo os 3,50 m de parede de garagem que dela sobressaem. A vegetação absorveria ruídos de tráfego e aumentaria a atratividade das esplanadas e barras propostas. Cada barra (assim como a garagem adjacente) admite subdivisão em três módulos de 36 m de largura.

As bordas do quarteirão trapezoidal se ocupariam por garagem de apoio à Rodoviária (térreo para estacionamento de ônibus e duas lajes para estacionamento de car-

ros), duas barras de pilotis e oito pavimentos para escritórios e/ou hotéis e garagem de apoio às mesmas. O hiato entre as barras dá acesso à sede existente da RFFSA. O esquema volumétrico pode ler-se como inversão aproximada do proposto nos quarteirões retangulares. A praça do quarteirão triangular se pensa como simples gramado com o contorno delineado por jacarandás roxos e pelo equipamento público de programa a definir. O vértice da praça se marca com locomotiva e vagão restaurante que se encontram atualmente no pátio da sede da ferrovia. O estudo se completa com a proposta de implantação de Pavilhão para Grandes Feiras no cais desimpedido na altura da sede da Rede, com conexão com as BRs 290, 101 e 116 mediante a avenida do porto e a implantação de garagem no terreno baldio lindeiro com a 1ª Perimetral, também pertencente à Rede.

A área construída no quarteirão trapezoidal seria da ordem de 90000 m², dos quais 30000 m² para estacionamento. O aproveitamento de três vezes a área do terreno corresponde ao aproveitamento médio de polos e corredores comerciais em Porto Alegre. A área construída nos dois quarteirões ao longo da Voluntários seria de 135000 m², incluindo estacionamento para uns 1700 veículos. O aproveitamento de aproximadamente 3,75 vezes a área do terreno é similar ao maior índice corrente para polo comercial em Porto Alegre. As desapropriações exigidas são mínimas, afetando apenas ponta desocupada de quarteirão frontando com a expansão proposta do Largo da Rodoviária.