



**XVIII ENANPUR**  
NATAL2019  
27 a 31 maio

## **MODERNIDADE URBANA EM PORTO ALEGRE: O BAIRRO MOINHOS DE VENTO**

### **Autores:**

Ana Helena Dreissig - UFRGS - [anahdreissig@gmail.com](mailto:anahdreissig@gmail.com)

Inês Martina Lersch - UFRGS - [anahdreissig@gmail.com](mailto:anahdreissig@gmail.com)

### **Resumo:**

O presente trabalho descreve transformações urbanas na Cidade de Porto Alegre diretamente relacionadas aos fatos históricos de cunho social e político, ocorridos nas décadas de 1950 e 1960, que culminaram no fortalecimento da modernidade. Estes acontecimentos integram um conjunto de modificações territoriais que ocorreram na intenção de simbolizar a modernização, e em segundo plano ampliar os acessos ao bairro Moinhos de Vento em função da criação do Parque Moinhos de Vento, inaugurado nos anos 1960. Tem-se aqui por objetivo a coleta e análise de dados referentes à aos acontecimentos de meados do século XX na região do Bairro Moinhos de Vento, enfocando na área referente ao parque e ao trecho da avenida que o ladeia, narrando seu surgimento e o processo de transformação. A abertura de uma avenida de grande gabarito em uma época onde a presença do automóvel não era imponente a tal dimensão, é referenciada na obra de Marshall Berman, intitulada Tudo o Que é Sólido Desmancha No Ar. Esta avenida representa melhoria para a cidade, desde sua implementação até os dias de hoje, é o principal objeto desta pesquisa, seguido da coleta de material e a revisão bibliográfica.

# MODERNIDADE URBANA EM PORTO ALEGRE: O BAIRRO MOINHOS DE VENTO

## INTRODUÇÃO

Nos dias de hoje, facilmente compreendermos que vivemos em um universo de constantes mudanças, transformações que afetam a vida diária do ser humano e este processo tem origem no século XVI, compreendendo o final da era feudal e entrando no período que se define a partir da reforma renascentista. A modernidade é estudada e compreendida por Marshall Berman em sua obra *Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar*, publicada em 1982, onde o autor cita que:

[...] encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, “tudo o que é sólido desmancha no ar”. (BERMAN, 1982, p.24)

Ao longo dos séculos, o processo de modernização aparece de diversas maneiras em todas as partes do mundo, surtindo diferentes tipos de efeitos, modificando o cotidiano, e definindo – ou dificultando – o futuro do homem de cada época. Durante o século XX, a urbanização dos grandes centros cresceu de forma exponencial, configurando uma busca desenfreada por um mundo moderno, através da intervenção obsessiva nas grandes cidades. Antigos bairros coloniais eram varridos pela abertura de vias com largas extensões que na época representavam expressões simbólicas da modernidade. O escritor norte-americano Marshall Berman retrata as transformações ocorridas no Bronx – bairro onde cresceu, na cidade de Nova York – relatando a excessiva, e talvez até desnecessária fomentação do urbanista Robert Moses pela utópica renovação de um espaço, aberto e modificado “a golpes de cutelo”, como define em seu livro. O desejo incontrolável pela modernidade marcou o século XX de forma abrupta, onde os poderosos almejavam simplesmente continuar construindo, sob a sensação de que nada nem ninguém poderia impedi-los.

No século passado as influências norte americanas no tocante à modernização das cidades, fizeram-se presentes em diversos outros países, onde a rápida expansão territorial

causou mudanças significativas na morfologia do espaço. Marshall Berman coloca que: O século XX talvez seja o período mais brilhante e criativo da história da humanidade, quando menos porque sua energia criativa se espalhou por todas as partes do mundo. Segundo LIMA (2007 p.22) as influências norte-americanas na história do urbanismo brasileiro, ficam claras no período que se inicia na década de 1930, marcado pela elaboração dos planos gerais para a cidade, com uma visão de totalidade, articulação e circulação sem precedentes até então. Neste período entra em voga a importância de um conceito de Urbanismo Moderno, trazendo propostas de zoneamento, a formação de órgãos dentro da estrutura administrativa e a elaboração e implantação de uma legislação urbanística, e ainda um modelo de cidade, estipulado pela *A Carta de Atenas*<sup>1</sup>, que regida por *Le Corbusier*<sup>2</sup> no ano de 1933, com a (até então) inédita preocupação em satisfazer o usuário. A separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, propondo em lugar do caráter denso e compacto das cidades tradicionais da época, um novo padrão no qual os edifícios se desenvolvem em altura.

Nos anos 1920 e 1930, o automóvel e os filmes norte-americanos podem ser lembrados como indicadores do crescimento desta influência no cotidiano das pessoas. Segundo MACHADO & CAPPARELLI (2011, p.01) é possível também vislumbrá-la no processo de *verticalização*<sup>3</sup> da cidade. “A presença da influência cultural norte-americana em Porto Alegre é dada através das referências identificáveis na imprensa da cidade nesta época, onde identifica-se um grande número de publicidades de toda espécie de produtos norte-americanos, muitas utilizando como pano de fundo, edifícios em altura formando os *skylines* americanos. Sinaliza assim, os inícios de uma crescente influência cultural norte-americana em Porto Alegre já nos inícios dos anos 20, inclusive através da presença de imagens que valorizam a verticalização das edificações”. (Estudo desenvolvido pela BIC-Fapergs/PUC sobre a recepção teórica e prática da *Escola de Chicago*<sup>4</sup> em Porto Alegre entre 1918 e 1945).

A região do bairro Moinhos de Vento possui uma história peculiar em relação à história da cidade como um todo, pois nela ocorreram fatos importantes. As transformações urbanas decorrentes da primeira metade do século XX, incluindo o surgimento do parque Moinhos de Vento, seguido da incorporação da avenida Goethe, trazem significativas alterações no desenho urbano da cidade. Instalado durante o segundo mandato do prefeito José Loureiro da Silva, o projeto e incorporação da segunda perimetral, acompanhando a

<sup>1</sup>A Carta de Atenas é um manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas em 1933. O evento, que teve como tema a "cidade funcional", discutiu aspectos da arquitetura contemporânea. Foi dominado pela visão dos franceses e de Le Corbusier em particular, onde, o tópico sobre patrimônio histórico foi introduzido por solicitações dos delegados italianos.

<sup>2</sup>Le Corbusier é o pseudônimo do arquiteto Charles-Edouard Jeanneret-Gris, também urbanista, escultor e pintor de origem suíça e naturalizado francês em 1930. É considerado, juntamente com Frank Lloyd Wright, Alvar Aalto, Mies van der Rohe e Oscar Niemeyer, um dos mais importantes arquitetos do século XX. Conhecido por ter sido o criador da *Unité d'Habitation*, conceito sobre o qual começou a trabalhar na década de 1920.

<sup>3</sup>Entende-se por verticalização o processo de construção em altura – o edifício alto, ou seja, a multiplicação do solo urbano permitida pelo avanço tecnológico da segunda metade do século XIX, pelo desenvolvimento das técnicas construtivas das estruturas de aço e de concreto armado e pelo aparecimento do elevador (ALMEIDA, 2004)

<sup>4</sup>A Escola de Chicago surge nos Estados Unidos (1910), no Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago, fundada por *Albion W. Small* em 1910. Tem ligação direta com a expansão urbana e demográfica que a cidade de Chicago sofria como resposta ao desenvolvimento industrial que era alvo. Os estudos desenvolvidos nesta entidade, a cerca dos novos problemas sociais emergentes, estimularam a construção de um arcabouço teórico-conceitual inédito, além da inauguração de novos métodos de investigação sociológica. A Escola de Chicago e seu grande número de pesquisas sociais à cerca dos fenômenos sociais urbanos tem como representantes da primeira geração de autores a elaborar um programa de estudos da sociologia urbana: *Albion W. Small; Robert Ezra Park; Ernest Watson Burgess; Roderick Duncan McKenzie e William Thomas*. Logo depois se destacam os seguintes autores: *Frederic Thrasher, Louis Wirth e Everett Hughes*.

consolidação e incorporação do Parque Moinhos de Vento nos terrenos que até então haviam sido provisoriamente loteados, traz para Porto Alegre, um símbolo da modernidade.

Esta pesquisa tem por objetivo a revisão bibliográfica da obra de Marshall Berman, contextualizando a chegada da modernidade e dando ênfase ao capítulo V, em que o autor disserta sobre a abertura de avenidas de grande porte decorrente das primeiras décadas do século XX. A coleta e análise de dados referentes aos acontecimentos que afetaram o crescimento e a expansão urbana na cidade de Porto Alegre durante meados do século passado, com ênfase para as décadas de 1950 e 1960 tem a intenção de reunir informações sobre as alterações e impactos ocorridos na região do Parque Moinhos de Vento. Busca-se aqui as causas que levaram à abertura de uma avenida de grande gabarito em uma época onde a presença do automóvel não era imponente para tal dimensão. O entendimento do significado da Av. Goethe como melhoria para a cidade, desde a época de sua criação até os dias de hoje, resgatando na literatura de Marshall Berman a vinda da modernidade, traz a necessidade de colher material em fontes primárias – mapas antigos, fotos antigas, reportagens, entre outros – caracterizando uma pesquisa documental, que irá complementar a revisão bibliográfica sobre o contexto histórico em questão. O levantamento fotográfico irá compor a apresentação deste trabalho, mostrando a situação atual da Av. Goethe.

## **REVISANDO MARSHALL BERMAN: O TURBILHÃO DA VIDA MODERNA**

Embora a busca pelo significado de modernidade não seja mansa ou pacífica, Marshall Berman define a questão como sendo um conjunto de experiências de cada indivíduo consigo mesmo e com os outros. Considera o tema um paradoxo, uma unidade de desunidade, pois ao mesmo tempo que une as pessoas no mundo, rompendo as fronteiras geográficas, raciais e sociais, coloca-as num ambiente conflitante, contraditório. Berman define seu livro como “um estudo sobre a dialética da modernização e do modernismo”.

Todo o processo que estuda em sua obra, desde as grandes descobertas nas ciências - modificando a nossa imagem do universo e do lugar que ocupamos nele - até a industrialização da produção é definido pelo autor como “O Turbilhão da Vida Moderna”. A transformação do conhecimento científico em tecnologia cria novos ambientes humanos, acelerando o ritmo de vida e gera novas formas de poder corporativo e de luta de classes, trazendo assim a descomunal explosão demográfica que penaliza milhões de pessoas arrancando-as de seu habitat ancestral, empurrando-as pelos caminhos do mundo em direção a novas vidas, podendo tornar o rápido crescimento humano, muitas vezes catastrófico.

[...] sistemas de comunicação de massa, dinâmicos em seu desenvolvimento, que embrulham e amarram, no mesmo pacote, os mais variados indivíduos e sociedades; Estados nacionais cada vez mais poderosos, burocraticamente estruturados e geridos, que

lutam com obstinação para expandir seu poder; movimentos sociais de massa e de nações, desafiando seus governantes políticos ou econômicos, lutando por obter algum controle sobre suas vidas; enfim, dirigindo e manipulando todas as pessoas e instituições, um mercado capitalista mundial, drasticamente flutuante, em permanente expansão. No século XX, os processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se “modernização”. (ADELMAN, 2009 p.01 *apud*. BERMAN, 1982)

Começando pela pré-modernidade – em meio à era feudalista – onde surgem as primeiras mudanças em que o ser humano começa se desligar dos pensamentos da idade média, os quais eram fitados a um padrão de raciocínio onde os acontecimentos se dão por vontade divina, em que tudo é resolvido saciando os anseios de Deus. Com as revoluções que deram início ao processo, a voracidade e a alienação de tudo o que antes não era considerado moderno culmina na sua dispersão e perda dos valores, levando o homem daquela época a estar disposto a qualquer façanha para conseguir o que desejava.

Décadas depois, Karl Marx disserta sobre o surgimento da *sociedade industrial*<sup>5</sup>, onde a *burguesia*<sup>6</sup>, por seu pioneirismo em ascender na pirâmide social através da força do trabalho, causa-o a ideia revoltante de que estes estariam praticando a exploração do resto da sociedade em benefício próprio. A maioria das ideias de Marx explicita a visão diluidora da classe burguesa, colocando-os como o agente do alcance ao cume do modernismo, por meio do incentivo ao consumo perpétuo - afetando as relações pessoais através da necessidade de transformação e adaptação ao meio então chamado moderno - fazendo com que tudo o que hoje é atual, em um futuro breve, seja obsoleto.

“Tudo o que é sólido desmancha no ar, tudo o que é sagrado é profanado, e os homens são finalmente forçados a enfrentar com sentidos mais sóbrios suas reais condições de vida e sua relação com outros homens”. (MARX & ENGELS, 1848)

Para Nietzsche, assim como para Marx, as correntes da história moderna eram irônicas e dialéticas: os ideais cristãos da alma e da aspiração à verdade levaram a implodir o próprio cristianismo.

[...] a tecnologia moderna e a organização social condicionaram o destino do homem. Porém, todos eles acreditavam que os homens modernos tinham a capacidade não só de compreender esse destino, mas também de, tendo-o compreendido, combater-lo. Nietzsche. (BERMAN, 1982, p.31)

---

<sup>5</sup> A sociedade industrial é o resultado das lutas dos trabalhadores em busca de reformas que humanizassem o capitalismo. A sociedade industrial foi, aos poucos, se transformando em busca de melhorias nas condições de vida do trabalhador. (Marcuse, 1964)

<sup>6</sup> Burguesia é uma palavra originária da língua francesa (*bourgeoisie*) que originalmente dava nome a uma classe social que surgiu na Europa ainda durante a era feudal, esta classe era composta pelos pioneiros do renascimento comercial e urbano.

Ainda referente a esta época, Berman estuda Baudelaire, que encara o conceito de modernidade como um dualismo, onde alguns o viam como avanço tecnológico e auto elevado, enquanto outros o encaravam como o avanço da idéias, e onde um dos grandes desafios é o entendimento do que se passa a volta do ser humano e da sociedade de sua época. Enfatiza os heroísmos da vida moderna e os entraves que ela pode nos causar.

A modernidade do século XIX traz a nova paisagem, de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias amplas e novas zonas industriais onde as cidades crescem com extrema rapidez, quase sempre com aterradoras conseqüências para o ser humano. Jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de *media*, que se comunicam progressivamente, tornam os estados nacionais cada vez mais fortes e conglomerados, fazendo surgir movimentos sociais de massa, em oposição a esta maneira de modernizar – “de cima para baixo”, onde as frentes governamentais impõem a modernidade á população, independente da estrutura e de condição econômica da mesma. Para Berman (1982) “Um mercado mundial que a tudo abarca, em crescente expansão, capaz de um estarrecedor desperdício e devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade.”

Enquanto os entusiastas do século XIX, inimigos da vida moderna, lutavam desesperados contra suas ambigüidades e contradições, seus sucessores do século XX, foram na direção de rígidas polarizações e totalizações. Nesta nova etapa, o modernismo prosperou e cresceu para além de suas próprias esperanças selvagens.

Na pintura e na escultura, na poesia e no romance, no teatro e na dança, na arquitetura e no *design*, em todo um setor de *media* eletrônica e em um vasto conjunto de disciplinas científicas que nem sequer existiam um século atrás, o século XX produziu uma assombrosa quantidade de obras e idéias da mais alta qualidade. (BERMAN, 1982, p.22)

O século passado é representado na obra de Berman pelo modernismo atual em Nova York. Um modernismo que não quer morrer, uma época irrestrita e tão duradoura quanto a época das sombras. Neste capítulo, o mais importante para o trabalho aqui proposto, o autor inicia descrevendo a trajetória de Robert Moses, caracterizada por uma desenfreada sequência de transformações no território nova-iorquino, que agora em um curto período (cerca de uma década), no decorrer da história levaram séculos. Sem medir as conseqüências quando se tratava de expandir a cidade, as obras de Robert Moses rasgavam bairros tradicionais com avenidas de tão grande gabarito, que para a época aparentavam não serem sequer necessárias.

## VIAS EXPRESSAS: NOVOS MODELOS URBANOS

A ideia de organizar sob um mesmo conceito todas as áreas de recreação de uma grande cidade surge com o sistema metropolitano de parques de Boston, uma proposta de do Arquiteto Paisagista Frederick Olmsted, ainda nos anos 1800. Assim, uma série de intervenções sucessivas e planejadas formando um grande anel de espaços verdes e passeios de conexão entre eles que culminaria no chamado "Parkway de Olmsted", trazendo o conceito paisagístico para as parkways, - avenidas-parques responsáveis pela interligação dos parques no desenho urbano da cidade.

Algumas décadas depois, na cidade de Nova York, Robert Moses é provavelmente o maior criador de formas simbólicas em relação à imposição do que se considerava moderno. Sua trajetória na vida pública estendeu-se dos primeiros anos da década de 1910 ao final dos anos 1960, e suas construções tiveram um impacto destrutivo e desastroso. Moses amplificou o sistema das parkways da área metropolitana de Nova York durante a década de 1930, para criar e acessar parques estaduais, especialmente para habitantes da cidade. (BERMAN, 1982, p.338)

Característico das parkways, um amplo gabarito, ladeado por uma composição paisagística que normalmente conecta os bairros aos parques, tinha como intenção inicial segregar pedestres, ciclistas, equestres e carruagens para cavalos na sua proposta de ligar parques urbanos e suburbanos com "estradas de prazer". Originalmente essas avenidas forneciam rotas cênicas sem veículos muito lentos ou comerciais, nas interseções da série ou no tráfego de pedestres.

Marnshall Berman expõe que desde os séculos anteriores, os nova-iorquinos se identificavam com o progresso, com a renovação e a reforma, com a contínua transformação de seu mundo e de si mesmos. Na década de 1970, Harold Rosenberg denomina o fato como "a tradição do Novo". A atuação de Robert Moses no planejamento urbano da cidade na primeira metade do século XX, trouxe as avenidas arborizadas como marco na inauguração de uma outra dimensão da pastoral Moderna. Abriam-se novas vias de traçado suave, caprichosamente ajardinadas, porém para Berman: "sua beleza não emana do ambiente natural que cerca as estradas, mas brota do ambiente artificialmente criado das próprias vias". A exuberâncias destas, revelava-se apenas pelo movimento, para que seu significado e sua beleza pudessem ser apreendidos pelo avanço num fluxo rápido.

O autor contesta ainda a criação de largas avenidas que somente podiam ser experimentadas de carro, uma vez que as passagens de nível haviam sido propositalmente construídas numa altura que obrigava os ônibus a abandoná-las de modo que o trânsito público não pudesse trazer as massas da população citadina à praia. Em uma época que, cita ele: "Em primeiro lugar, quase nenhum de nós tinha um automóvel: o próprio distrito e o metrô que levavam ao centro da cidade definiam o fluxo de nossas vidas". Argumenta ainda que essas estradas seriam dinamitadas diretamente através de quarteirões sólidos e estáveis, densamente povoados, expulsando algo em torno de 60mil pessoas de seus lares.

As grandes obras de Moses geraram críticas, ao ponto de o mesmo ser acusado de "desfavelizar a cidade sem levar em conta a vida das pessoas afetadas por seus projetos. De reimaginar uma Nova York dominada por carros, não por transporte urbano. De destruir quarteirões e bairros históricos inteiros para construir prédios novos que abrigavam o mesmo número de residências que haviam sido demolidas, tudo em nome apenas do 'novo'. De ser racista". (DÁVILA, 2007, publicação online)

Considerado por autores como CARO (1975) o homem mais poderoso em Nova York por um período de mais de quatro décadas, Moses é descrito como um imperador não eleito que dominava os prefeitos e governadores que estavam supostamente responsáveis e que remodelaram fisicamente a cidade. No livro *The Power Broker*, o autor define a trajetória de Moses como o símbolo meticulosamente detalhado de poder em geral: como é adquirido, como é usado para mudar a história. Jane Jacobs é um dos principais nomes no que tange à crítica sobre a obra de Moses, bem como a posterior revolta por parte dos modernistas da década de 1960, que teriam então de enfrentar o mundo da via expressa e mostrar que "este não constituía o único mundo moderno possível, que havia outras e melhores direções para as quais o mundo moderno podia se voltar". (BERMAN, 1982, 368)

Ainda às sombras do New deal<sup>7</sup>, a antiga promessa de que o governo acabaria por proteger a população torna-se uma desilusão no momento em que as motoniveladoras aparecem e as pessoas olham entorpecidas os demolidores e vêem desaparecer suas tradicionais ruas. Moses estava intercedendo na cidade de modo que nenhum poder temporal ou espiritual podia bloquear seu trajeto, rumo à uma obsessiva simbolização da modernidade por meio de grandes obras viárias.

Quando você atua em uma metrópole superedificada, tem de abrir seu caminho a golpes de cutelo. Eu vou simplesmente continuar construindo, vocês façam o que puderem para impedi-lo. Máximas de Robert Moses (BERMAN, 1982, p.339)

A década de 1950 é marcada pela destruição de muitos quarteirões de comércio local na região do Bronx, em Nova York, separando-os de sua freguesia costumeira, deixando os lojistas não só a beira da falência, em um isolamento forçado e estes estavam crescentemente vulneráveis à criminalidade. Robert Moses realizou, segundo BERMAN (1982) um dos sonhos mais antigos da ciência moderna, um sonho renovado em inúmeras formas de arte do século XX: criar um sistema em perpétuo movimento. Ruas que expressavam a "nova forma da cidade", segundo Giedion, exigiam uma escala diferente da cidade conhecida, com ruas corredores e rígidas divisões em pequenos quarteirões. As novas formas não podiam funcionar livremente dentre da estrutura urbana do século XIX. O apreço cego e desnorteado de Moses por sua cidade, levava-o a pensar somente em modernizar, sem medir esforços ou consequências, ao contrário dos teóricos da Cidade-Jardim<sup>8</sup>. Suas

---

<sup>7</sup> New Deal foi o nome dado a uma série de programas implementados nos Estados Unidos entre 1933 e 1937, sob o governo do Presidente Franklin Delano Roosevelt, com o objetivo de recuperar e reformar a economia norte-americana.

<sup>8</sup> Cidade-Jardim é como chamamos o modelo urbanístico proposto pelo inglês Ebenezer Howard, na qual descreveu uma cidade utópica em que pessoas viviam harmonicamente juntas com a natureza.



obras públicas foram concebidas unicamente para acrescentar algum elemento à vida da cidade –em seu pensamento, jamais iriam subtrair a própria cidade.

No Brasil, a influência norte americana pode estar presente, ainda que de maneira singela, em muitos momentos em que o planejamento urbano, que ganhou espaço no século XX LIMA (2007, p.24), explicitando a preocupação por parte das novas elites em tornar a cidade mais limpa, bela e convidativa. Este trabalho analisa algumas ocorrências na cidade de Porto Alegre, referentes às décadas de 1950 e 1960, onde as transformações urbanas da época ajudaram a configurar uma cidade mais moderna, seguindo o padrão proveniente dos países nórdicos.

Segundo Capparelli (2013, p.01), o padrão estabelecido nos Estados Unidos desde as décadas de 1920 e 1930 pode ter exercido influência no crescimento urbano brasileiro. Enquanto a cidade se verticalizava, os jornais da época costumavam expor edifícios altos, de extrema semelhança com os Skylines nova-iorquinos da época. Uma crescente influência cultural norte-americana em Porto Alegre já nos inícios da década de 20, pode ter sido a base para as obras que surgem a partir daí, no intuito de atender as vontades da elite, que anos depois clamava nos jornais por um “espaço verde público aberto” próximos de suas residências de luxo, na região que compreende o bairro Moinhos de Vento e seus adjacentes.

Em Um Plano de Urbanização, elaborado e publicado ainda nos primeiros anos da década de 1940, o então prefeito José Loureiro da Silva, faz diretas referências aos moldes norte americanos que traziam o elemento *Parkways*. Cita que, o Segundo Perímetro – área correspondente aos limites estabelecidos pela segunda perimetral, que teve origem no trecho da avenida Goethe – por ser “mais afastado da zona central”, ligaria diversos bairros e centros secundários, e que “em certos trechos, o segundo perímetro deverá ter características de Parkways, e incluirá o trecho já construído na Av. Goethe.” (SILVA, 1943, as páginas não são numeradas nesta obra)



Figura 1- Foto aérea da área em estudo, anterior à abertura da av. Goethe (1955)

Fonte: [www.jockeys.com.br/clube/a-historia.html](http://www.jockeys.com.br/clube/a-historia.html)



Figura 2- Foto aérea da área em estudo, anterior à abertura da av. Goethe (década de 1950)

Fonte: [www.jockeys.com.br/clube/a-historia.html](http://www.jockeys.com.br/clube/a-historia.html)

## **MODERNIDADE URBANA EM PORTO ALEGRE: O BAIRRO MOINHOS DE VENTO**

Segundo FERRAZ (1999, p.83) O urbanismo ganha vida no Rio Grande do Sul, assim como em outras regiões do Brasil, próximo as datas que marcaram sua afirmação na Europa Ocidental e nos Estados Unidos, onde a partir de meados do século XIX, ainda sob o efeito das transformações provenientes da Revolução Industrial, as cidades e seus problemas passam a tornar-se objetos de estudo e formulação teórica. O interesse em solucionar problemas de transporte urbano da população e o tráfego de veículos, surge no advento do período Republicano no Brasil, deslocando o olhar das elites econômicas, políticas e culturais brasileiras para o comércio, a indústria e o modo de vida das burguesias europeias.

Ainda segundo Ferraz (1999, p.85), ao longo do século XIX a região de Porto Alegre recebeu um grande contingente de imigrantes europeus na primeira metade do século os alemães (1824), seguidos dos Italianos na segunda metade (1875). Por volta dos anos 1900, a então crescente burguesia brasileira - sob o desejo de imitar o estilo de vida das burguesias européias da época - protestava por “reformas”, pedindo melhor e mais belas vias e acessos e pela modernização dos meios de transporte.

A intenção de afastar as classes menos abastadas do centro da cidade, em prol da criação de um novo padrão, que impusesse beleza e higiene para o que se entendia por uma convivência feliz, estava diretamente inspirada na transformação que a Paris do século XIX

sofrera nas mãos de Haussman<sup>9</sup>, tornando-se uma referência para a época (FERRAZ, 1999). A nova burguesia buscava uma melhor relação da pessoa com o espaço, clamava por qualidade de vida, evidenciando a tendência a uma segregação das demais classes sociais.

A relação entre as pessoas e o espaço, além da evidente correspondência física que forçosamente entre eles se estabelece, tem um forte componente psicológico. As pessoas se sentem melhor em certos espaços. Ou, em outras palavras, certos espaços se distinguem dentro do Espaço maior onde se situam as pessoas, e ao se distinguirem, se toram percebidos de maneira diferente (CASTELLO, 2007).

Alargar ruas ou prolonga-las para áreas de aterro, ou anda abrir novas avenidas, constutiam-se as principais diretrizes desde o Plano de Melhoramentos<sup>10</sup>, imposto em 1914, por João Moreira Maciel e seguido de outros planos incorporados nos anos seguintes. A crescente preocupação com os acessos da cidade, levou a criação de avenida com o intuito de “aproximar” as diversas partes da cidade. Segundo Ferraz (1999, p.94) o plano de Melhoramentos trouxe três temas centrais para o urbanismo de seu tempo: saneamento, circulação e embelezamento.

Posteriormente, na mesma época do Plano Diretor de Urbanização, de Arnaldo Gladosh, posto em prática na primeira gestão do prefeito Loureiro da Silva (1938-1943), foi proposto o Plano de Avenidas com o intuito de descentralizar a via comercial, desviando o tráfego de passagem para longe do centro e distribuindo a circulação pelas ruas secundárias. A preocupação em conservar o aspecto local era tão grande quanto a de integrar os setores abandonados, bem como o plano de Gladosh, que enfatizava a ideia de desafogar o trânsito, preocupado em procurar as origens dos problemas no tráfego urbano da cidade.

Após o final do período em que constou Getúlio Vargas no poder nacional (1937-1945), Porto Alegre sofria os efeitos das, ainda que suaves, influências do processo de modernização – na época, crescendo exponencialmente, concretizava o território com abertura de grandes vias e a construção de edifícios gradativamente mais altos a cada ano que passava. A população das regiões mais tradicionais da cidade vinha então sentido a efetiva falta de áreas verdes e abertas para seu lazer quando, cansados de estarem dentro de clubes privados, conscientizavam-se cada vez mais da crescente destruição do meio ambiente e do lamentável abandono do verde nas cidades.

No bojo de uma nova reforma administrativa, José Loureiro da Silva volta a ser prefeito da cidade Porto Alegre, agora eleito por meio do voto direto, no ano de 1961. Segundo Almeida (2004, p.57) aprova então a lei 2.330, que promove a revisão do plano diretor que havia sido instaurado em 1959, o qual se limitava a planejar a cidade somente na

---

<sup>9</sup> Georges-Eugène Haussmann foi prefeito do antigo departamento do Sena (que incluía os atuais departamentos de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis e Val-de-Marne), entre 1853 e 1870. Durante aquele período foi responsável pela reforma urbana de Paris, determinada por Napoleão III, e tornou-se muito conhecido na história do urbanismo e das cidades.

<sup>10</sup> O Plano de Melhoramentos de João Moreira Maciel, inspirado na Paris moderna, consistia principalmente em melhorar conservando. Não tinha como objetivo destruir construções de importância arquitetônica histórica.

área que abrangia a Terceira Perimetral. Essa legislação é um marco de referência desta nova fase que se estabelecia no planejamento da cidade.

Com a revisão do plano diretor, percebe-se a então carência de espaços públicos verdes de uso coletivo, provavelmente resultados das tendências modernistas que Porto Alegre teria absorvido dos modelos nórdicos, onde se valorizava primeiramente o crescimento vertical e o privilégio do automóvel, esquecendo-se das áreas de lazer. A polêmica gerada pelo clamor de uma significativa e elitizada parcela da população trouxe novos traços ao desenho urbano de Porto Alegre, como presente nos mapas coletados, referentes ao surgimento da av. Goethe, que ocorre em função da transformação dos terrenos da gleba então remanescente da saída do Jockey Club Porto Alegre, no atual Parque Moinhos de Vento.



Figura 3- Planta Baixa de Porto Alegre 1928

Fonte: CD-ROM "Porto Alegre - Um Século em Fotografia" 1997



Figura 4- Planta Baixa de Porto Alegre 1937

Fonte: CD-ROM "Porto Alegre - Um Século em Fotografia" 1997



Figura 5- Mapa de Porto Alegre 1954

Fonte: Acervo PROPUR/UFRGS, fotografado pela autora

A imposição de avenidas de larga extensão remete ao estudo da obra de Berman, onde o autor compila informações sobre autores do século XX [Cáp. V] e contextualiza a realização do que chama de *O Caminho Largo e Aberto*. O terreno que destinou parte ao início da Av. Goethe se constituía em um espaço plano, porém alagadiço e com solo impróprio para plantação (LAYTANO, 1982, p.101) e em função disto, por razões sanitárias – entre outras razões, políticas e judiciais - o Hipódromo havia sido deslocado para o então recém-aterado bairro Cristal.

O levantamento e o mapeamento da situação morfológica ao longo deste processo estudado e a configuração espacial resultante dos estudos e projetos que regeram a sua ocupação poderão ser utilizados como referência para a identificação das ideias, demandas e interesses para que esta significativa transformação urbanística se consolidasse.



Figura 6- Mapa de Porto Alegre 1977

Fonte: Acervo PROPUR/UFRGS, fotografado pela autora

Observa-se através das imagens coletadas, que o surgimento da via sinuosa configurada pela Av. Goethe, surge apenas na época em que, sob o governo de José Loureiro da Silva, a frente governamental do município toma preocupação em atender às solicitações das classes mais abastadas da sociedade.

A influência de uma via pública de acesso no espaço urbano é de extrema significância, e as questões políticas que levaram o governo da época a concordar com a implantação de um logradouro cujo gabarito fugia do padrão de desenho urbano até então mapeado, assemelha-se muito ao que o autor Marshall Berman cita em sua obra, ao relatar a ostentação de Robert Moses por simbolizar a modernidade nas ruas. A av. Goethe, implementada nos anos finais da década de 1950, enquanto planejava-se o loteamento dos terrenos que hoje pertencem ao parque, inaugurado em 1962, mostra em seu perfil propositalmente sinuoso, canteiros centrais e a constante arborização em sua – ainda que breve – extensão, a semelhança direta com o que se pretendia nas Parkways americanas citadas anteriormente.

Os condomínios residenciais que se pretendia instalar nesta região seriam comercializados para a mesma classe social a quem se destinava o uso do parque, a classe elitizada. Para estes, as ruas curvilíneas e ajardinadas, de grandes extensões, comportariam um grande número de veículos, não apenas melhorando o trânsito, mas simbolizando o moderno na cidade de Porto Alegre, uma vez que Ferraz (1999) afirma que: “A cidade passa

a ser olhada com novos olhos [...] era tido como um dever do estado conduzir a sociedade ao progresso”.



Figura 7- Foto do Terreno antes da Implantação do Parque, já com a avenida Goethe (1967)

Fonte: Fórum Skycraper City



Figura 8- Foto do Parque Moinhos de Vento e Av. Goethe (1972)

Fonte: CD-ROM "Porto Alegre - Um Século em Fotografia"



Figura 9- Foto Aérea do Parque Moinhos de Vento e Av. Goethe (2010)

Fonte: Pinterest



Figura 9- Foto Aérea do Parque Moinhos de Vento e Av. Goethe (2013)

Fonte: Acervo digital da PROCEMPA, acessado pela autora em Outubro de 2013



## CONSIDERAÇÕES FINAIS:

O principal objetivo deste trabalho é compilar informações através de imagens, mapas e referenciais da literatura sobre os acontecimentos decorrentes das décadas de 1950 e 1960 na cidade de Porto Alegre e compreender os motivos que levaram à implantação da Av. Goethe, seguida da instalação e consolidação do Parque Moinhos de Vento como área pública. Avenidas engenhosamente arborizadas e de tal gabarito não eram comuns naquela época, nem necessárias, pois apenas uma pequena parcela da população fazia uso de automóveis, uma vez que os bondes e alguns ônibus urbanos movimentavam o trânsito em maior importância.

Com base na revisão de Marshall Berman, percebe-se que a intenção compulsiva de Robert Moses em expandir o acesso e as vias de Nova York, traz consigo um padrão caprichosamente elaborado nas vias que foram implantadas na década de 1930. As características do gabarito da Av. Goethe, bem como as citações do Prefeito Loureiro da Silva em seu livro *Um Plano de Urbanização*, assemelham-se a estas citadas por Berman em seu livro *Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar*, deixando clara a possibilidade de as obras norte americanas terem sido uma das principais influências absorvidas pela elite porto-alegrense desta época.

Os mapas coletados e os estudos sobre a transformação urbana comprovam que a Av. Goethe foi implantada nos finais da década de 1950, e que foi a primeira via sinuosa de grande porte aberta na cidade de Porto Alegre. É provável que esta avenida tenha sido planejada aos moldes estéticos das parkways americanas na intenção de simbolizar a beleza, o conforto e a paisagem ali então disponíveis e acessíveis apenas para o usuário que possuísse um automóvel. Em prol das condições que se pode perceber quanto ao gabarito desta avenida, é notável que ela tenha sido projetada para atender aos padrões impostos pelas classes de alto poder aquisitivo, a burguesia crescente da época, pois autores como FERRAZ (1999, p.85) citam que estes clamavam por melhoramentos, incluindo o embelezamento da cidade, e consideravam que medidas deveriam ser tomadas para retirar a população pobre da região central.

A pesar de sua ocorrência ter se dado através de protestos por parte da população, a criação e implementação do projeto do Parque Moinhos de Vento, também se faz presente como um elemento símbolo da modernidade da época, uma vez que a criação de áreas verdes caprichosamente planejadas em bairros de alto padrão, estariam também em voga nos modelos de desenvolvimento norte americanos. A conscientização por parte dos moradores sobre o descaso que o meio ambiente sofria em épocas de industrialização desenfreada, causou uma significativa preocupação da prefeitura, sob os comandos do administrador José Loureiro da Silva com a carência de áreas verdes em Porto Alegre, tendo este viabilizado a rápida conquista da população pelo aclamado parque público para seu lazer de uso coletivo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ADELMAN, Miriam Visões da Pós-modernidade: discursos e perspectivas teóricas. Revista Sociologias, Porto Alegre, ano 11, nº 21, jan./jun. 2009, p. 184-217 artigo 1

BERMAN, Marshall, Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar, A Aventura da Modernidade. 7ª Reimpressão Ed. Shwarcz S.A. São Paulo, 2007

BISSÓN, Carlos (2008). Moinhos de Vento: Histórias de um Bairro de Elite de Porto Alegre

Câmara Municipal de Porto Alegre: Lei nº 2419, 10 de setembro de 1962, assinada pelo prefeito Loureiro da Silva - Lei nº 3703, 9 de novembro de 1972, assinada pelo prefeito Telmo Thompson Flores

CAPPARELLI, Livia de C. MACHADO Nara H. N. Verticalização em Porto Alegre: Uma Influência Norte Americana? Departamento de Teoria e História, FAU – PUCRS, 2011

CASTELLO, Lineu: A Percepção de Lugar – Repensando o conceito de lugar em Arquitetura-Urbanismo, 2007 PROPARG – UFRGS

CARO, Robert A. The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York, 1975

CD-ROM "Porto Alegre - Um Século em Fotografia" Editora da ULBRA 1997. Copyright © 1997- 2007 Ronaldo Marcos Bastos - Todos os direitos reservados.

DECROIX, Douglas W. Olmsted and Vaux's Parkways. Western New York Heritage - 2016

FEDOZZI, Luciano; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Metrôpoles: Território, Coesão Social e Governança Democrática, Porto Alegre: Transformações na Ordem Urbana. Observatório das Metrôpoles, 1998

FORUM DIGITAL SKYSCRAPER CITY

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=125553547>

FOTOLOG FOTOS ANTIGAS

<https://www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/11017097425/lightbox/>

LAYTANO, Dante de; Moinhos de Vento, Os 10 anos de um parque na história de Porto Alegre, 1982

LEFEBVRE, H: A produção do espaço. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4º Ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

LEME, Maria Cristina da Silva. O Urbanismo no Brasil. São Paulo, Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM; 1999 1ª edição

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, Moinhos de Vento os 10 anos de um parque na história de Porto Alegre, 1982.

PROCEMPA, HISTÓRIA DOS BAIRROS DE PORTO ALEGRE - Centro de Pesquisa Histórica vinculada a Coordenação de Memória Cultural da Secretaria Municipal de Cultura.

LIMA, Siomara Barbosa Stroppa de. A influência norte-americana nos sistemas de áreas verdes do urbanista francisco prestes maia, Revista PAISAGENS EM DEBATE edição eletrônica da área Paisagem e Ambiente, FAU.USP - n. 05, dezembro 2007

MARX, Karl & ENGELS, Friderich. O Manifesto Comunista, 1848 – Fonte Digital RockEdition de 1999

SOUZA, C. F. de. Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade. 1. ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008. v. 1

SOUZA, C. F. de ; MÚLLER, D. M. . Porto Alegre e sua evolução Urbana. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da Universidade - UFRGS, 2007

SOUZA, J. V. Introdução à sociologia da educação 3ª ed. Belo Horizonte, Editora Autêntica 20