

REFLEXÕES ACERCA DO PLANEJAMENTO E DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL NA TERCEIRA PERIMETRAL DE PORTO ALEGRE (RS)¹

Heleniza Ávila Campos²

Resumo

Este artigo visa discutir as implicações referentes às intervenções públicas e privadas em eixos viários estratégicos de tecidos urbanos radiais concêntricos, conhecidos como perimetrais. A partir dos conceitos de centralidade e mobilidade urbana, será apresentado o caso da ampliação da III Perimetral de Porto Alegre (RS), um novo e importante pólo econômico e empresarial da cidade, iniciada em 1999, seguindo previsões do Plano Diretor. Ações implementadas nos sistemas de espaços públicos, ao viabilizar amplos fluxos viários, redefinem a concentração dos investimentos imobiliários, gerando profundos efeitos na organização dos espaços e nas práticas socioespaciais da população local. Entre os fenômenos observados, destaca-se a substituição da população e de importantes componentes da morfologia urbana tradicional por uma tipologia de alto padrão construtivo e tecnológico. Os processos resultantes da intervenção pública, das práticas do capital privado e dos novos usuários revelam um quadro de desigualdades observado na relação da avenida com seu entorno.

Palavras-chave: planejamento urbano, configuração espacial urbana, cidade radial concêntrica, Porto Alegre, III Perimetral.

¹ Este trabalho integra parte da pesquisa atualmente em desenvolvimento, intitulada: *Novas Centralidades Lineares e Ocupação do Solo Metropolitano: O Caso da Avenida Carlos Gomes em Porto Alegre (RS)*. Participam da pesquisa as seguintes bolsistas do Programa UNISC de Iniciação Científica (PUIC): Ana Cláudia Akele Jantsch, Gicele Netto da Silveira, Gislaine da Silva Lopes, Jéssica Dias Siqueira, Mariana da Silva Ferreira, Mariana Louise Sehnem.

² É arquiteta e urbanista, doutora em Geografia pela UFRJ e professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Santa Cruz do Sul. Email: heleniza@unisc.br. Telefone: (51) 37177539.

Introdução

A cidade brasileira contemporânea revela as distintas faces da composição fragmentada e desigual das relações sociais e econômicas constituídas historicamente e que a utilizam como palco de suas manifestações e formas de expressão. Em seus processos espaciais de constituição, os distintos atores sociais tecem os valores simbólicos e crenças, constituindo o poder público a mediação que os legitima, através de regulações e intervenções em espaços particulares. Destacam-se, neste sentido, as ações voltadas para requalificação de eixos viários estratégicos de integração.

Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, é um destes exemplos. Situada às margens do Lago Guaíba, com uma população de 1.420.667 habitantes (IBGE, 2007), em uma extensão territorial de 497 km², a cidade se estruturou desde a península na qual atualmente se encontra o Centro Histórico, a partir de um sistema de radiais e perimetrais. As três perimetrais de Porto Alegre surgiram em diferentes momentos de sua evolução, em razão das necessidades de adequação da cidade ao seu próprio desenvolvimento. Cada um destes três eixos viários possui um caráter particular representativo do momento histórico em que se insere na cidade, bem como de seu papel dentro da cidade.

A III perimetral se insere enquanto eixo estratégico em Porto Alegre pela sua localização privilegiada e pela articulação que promove entre os setores norte (na qual se encontra o aeroporto Salgado Filho) e sul, da cidade (área residencial em expansão). Por se tratar de um eixo radial, no entanto, sua principal importância é escoar os fluxos da área central (onde se localiza o centro histórico, o comércio tradicional e serviços) e dos bairros a oeste para outros setores da cidade, desconcentrando as circulações de transportes da cidade. Estudar as mudanças de suas características de uso e ocupação do solo permite verificar a própria dinâmica da cidade em seu atual estágio de transformação.

De fato, o papel da cidade enquanto centro concentrador do capital e da informação encontra em alguns de seus espaços a condição para sua materialidade. Fenômenos como economia de escala e de aglomeração favorecem a ocupação do capital e a substituição imobiliária e social pré-existente. No caso de Porto Alegre, a intervenção na Avenida Carlos Gomes representa uma das formas de viabilização desta materialidade, agregando valor e potencial para o conjunto da cidade e para a região metropolitana na qual se insere, ao mesmo tempo em que redefine o caráter simbólico ao longo de seu eixo.

Os processos resultantes das intervenções urbanas, tanto públicas quanto privadas, expressam o quadro de desigualdades em que se insere o espaço urbano, verificável na relação da avenida com seu entorno. O espaço público urbano, entendido como palco de manifestação para os diferentes grupos que dele se apropriam, é objeto de relevante conteúdo socioespacial revelador dos processos multiestratificados e fragmentados que

organizam a cidade (HARVEY, 1991). A compreensão destes processos e de suas materialidades pode auxiliar na proposição de ações públicas de acompanhamento das transformações da cidade, bem como registrar o momento histórico vivenciado.

O objetivo deste trabalho é apresentar reflexões acerca das decorrências (só pra não rimar: reflexões, implicações, intervenções) referentes às intervenções públicas e privadas em eixos viários estratégicos de tecidos urbanos radiais concêntricos. Será apresentado o caso da intervenção realizada na III Perimetral de Porto Alegre (RS), buscando entender os principais efeitos sócio-espaciais de sua ampliação a partir de 1999, dentro de um projeto previsto no Plano Diretor e direcionado à reestruturação da cidade. O artigo organiza-se em três partes: na primeira, são feitas considerações acerca dos aportes conceituais utilizados, destacando-se os conceitos de centralidade e mobilidade urbana; na segunda parte apresenta-se uma breve discussão sobre o papel das perimetrais no contexto da morfologia urbana em cidades com tipologia radial concêntrica, ressaltando alguns casos paradigmáticos de intervenção; na terceira parte são descritos alguns dos importantes momentos do planejamento urbano de Porto Alegre, com destaque para as repercussões espaciais resultantes da intervenção promovida na III Perimetral.

1. Aportes conceituais

Não há um declínio das passagens, mas uma súbita reviravolta. De uma hora para outra elas se transformaram na forma que moldou a imagem da modernidade.

Walter Benjamin, Passagens, (2007, p. 588).

A justaposição de diferentes usos da terra entre si (comerciais, residenciais, industriais, entre outros), característica inerente ao espaço urbano, representa diferentes formas de apropriação, ou seja, de territorialização por distintos grupos sociais a eles vinculados direta e indiretamente. Gottdiener (1993) considera que as formas espaciais urbanas são produtos contingentes da articulação dialética entre ação e estrutura, e não apenas manifestações de forças sociais mais gerais. Esta articulação é capaz de revelar tanto a adequação destes espaços às necessidades e interesses dos grupos usuários, como também as disparidades sociais, o que acontece nos guetos e alguns ambientes segregados da dinâmica das cidades.

Cada uma das partes da cidade mantém relações com as demais, ainda que sejam de natureza e intensidade variáveis. A articulação manifesta-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas. Na sociedade contemporânea, a cidade absorve e manifesta a materialidade destas relações, através das profundas e rápidas mudanças socioespaciais que envolvem a redefinição da equação espaço-tempo impressa na

circulação de decisões, nos investimentos do capital, nas práticas de dominação e territorialização, enfim na concepção de cidade nos moldes da sociedade técnico-científico-informacional.

Neste item procura-se apontar para os principais aportes conceituais utilizados no desenvolvimento da pesquisa que auxiliam na compreensão dos fenômenos mencionados: a centralidade e a mobilidade urbana.

1.1. A idéia de centralidade e o urbano

O conceito de centralidade é um importante norteador da compreensão da dinâmica urbana, visto que sua existência implica a consequente presença de outros fenômenos a ele integrados, tais como periferia, coesão de atividades, segregação espacial, entre outros. Centralidade urbana é uma propriedade que uma dada área, setor ou região de uma cidade revelam a partir da concentração de atividades agregadoras de movimento e circulação. Esta propriedade resulta e é estimulada pela dinâmica da economia de mercado, encontrando em alguns espaços da cidade o ambiente adequado para sua materialidade, seja pela sua acessibilidade e articulação com eixos viários estruturantes, seja pela localização em relação aos demais setores da cidade, seja ainda pela diversidade de usos e atividades que ali se encontram. Neste sentido, entendendo a cidade como um sistema articulado de objetos e ações (SANTOS, 2004), os espaços centrais dizem respeito à facilidade de acesso e à competição pelo uso da terra, não se configurando como tal apenas por sua posição geográfica, mas antes pelo papel que desempenham na articulação das partes e do todo.

Os centros urbanos, de uma forma geral, configuram-se como espaços heterogêneos e complexos, com características particulares que se diferenciam do conjunto da cidade. Martín (2005, p. 98) apresenta aspectos importantes a serem considerados:

- a) concentração de valores simbólicos, transmitindo significados de diferentes atores e momentos históricos da cidade ou do lugar em específico, garantindo sua especificidade;
- b) maior acessibilidade com relação ao conjunto da cidade, principalmente a importantes marcos polarizadores da cidade e de sua área de influência, concentrando terminais ou corredores de transportes que permitem articulações importantes com diferentes setores da cidade;
- c) aproveitamento intensivo do solo, sobretudo em altura, gerando um excepcional caráter tridimensional ao espaço com relação ao contexto em que se insere. Tal condição também se converte em alto valor econômico do solo com concentração de investimentos do mercado imobiliário;

d) predomínio das chamadas “funções centrais” articuladoras das atividades produtivas, culturais e de lazer, destacando-se a administração pública, os negócios empresariais, o comércio e os serviços.

O estudo sobre áreas centrais tradicionais tem sua matriz inicial após a Primeira Guerra Mundial com a contribuição da Escola de Chicago. O trabalho de Ernest Burgess (1922), através da construção de um modelo teórico descritivo e contextualizado, buscava fazer um estudo comparativo de cidades norte-americanas, com ênfase em Chicago num momento de grande expansão urbana, motivada, sobretudo pela imigração européia e pelo processo de industrialização. A partir de então, outros pesquisadores tentavam esclarecer o papel das áreas centrais no desenvolvimento das grandes cidades. Terminologia empregada pelos ingleses, a área central sempre representou o registro material do conteúdo simbólico e histórico das cidades, representando o conjunto mais importante das áreas urbanas.

No curso do desenvolvimento das cidades, as áreas centrais de forma geral, constituem-se a partir de pelo menos dois setores intercomunicantes: o núcleo central, *core*, *Central Business District* (CBD) e a zona periférica do centro, também conhecida por *zone in transition*. O *core* diz respeito à parcela da cidade cujo uso do solo intensivo é dedicado ao comércio a varejo, finanças e seguros, com prédios de escritório, serviços e profissões liberais. Há ainda no núcleo central, pequenos estabelecimentos de apoio, associados diretamente a essas atividades, como restaurantes, lanchonetes, gráficas, papelarias. (STROHAECKER, 1988).

Já as centralidades frutos do processo de descentralização funcional das cidades, decorrem da geração de novos pólos de concentração, com características próprias vinculadas às especificidades do lugar e à população que delas faz uso, caracterizando o que Correa (1997) denomina de subcentros. De fato, as cidades contemporâneas apresentam uma composição socioespacial - dinâmica multipolarizada ou polinuclear, em uma configuração hierarquizada que representa diferentes papéis no contexto da cidade. Cada subcentro constitui-se em resultado de ações e investimentos, tanto públicos como privados, ao longo de sua história, assimilando, portanto, as influências do momento histórico em que se desenvolve, tais como linguagem arquitetônica, desenho dos espaços públicos, dimensionamento e distribuição de infraestrutura. Na atualidade tornou-se comum nos subcentros de caráter empresarial a forte presença e influência das novas tecnologias da informação e de construção. O aumento de atividades vinculadas ao lazer também ganha magnitude significativa na cidade contemporânea.

Jordi Borja (2001) lembra que um pólo de funcionamento pode não se constituir em uma centralidade se não estiver inserido em um conjunto de operações e significados

construídos historicamente, lembrando que as metrópoles contemporâneas apresentam fragmentações e descontinuidades crescentes. Assim, alguns setores marcantes dentro da cidade podem ser planejados para assumir a condição de centros; porém sua inserção no espaço urbano pode ser fragilizada pela desarticulação com o tecido urbano e com sistemas de transportes existentes, entre outros aspectos.

As centralidades estimulam a difusão das práticas espaciais dos diferentes agentes produtores da cidade, ou seja, ações localizadas no espaço, através das quais são viabilizados os diversos projetos dos mais diferentes agentes sociais. Caracterizam-se, portanto, como espaços concentradores e difusores de atividades, investimentos e movimentos de informações, capital, pessoas, mercadorias.

Por se tratar de um fenômeno dinâmico e em permanente interação com outros processos que organizam a cidade, as centralidades promovem a diferenciação dos espaços. Assim, as centralidades podem ocorrer em determinados setores da cidade – a área central tradicional, por exemplo, com certo padrão de uso e ocupação relativamente homogêneo – ou ao longo de eixos de circulação – neste caso, compondo uma centralidade linear, a qual vai apresentar características distintas em sua extensão, fruto das influências dos bairros que permeie. Enquanto partes da cidade, estes setores ou eixos constituem-se em componentes dinâmicos que sofrem mudanças ao longo do tempo. Tais mudanças são fenômenos recorrentes nas cidades e são denominados processos espaciais. Estes aspectos apontam para a atratividade e importância simbólica, econômica e social destas centralidades, entretanto ressalta-se que, além destes fatores, alterações no uso e ocupação do solo urbano irão influenciar diretamente a população que reside naquele ambiente, o impacto ambiental causado em função de novos índices construtivos decorrentes da mudança de caráter e aberturas ou alterações nas vias existentes, além do aumento de fluxo que elas acarretam, a substituição de edificações que pode esbarrar no quesito de patrimônio histórico, e a própria mudança em si, que envolve também a identidade e história de lugar, alterando a imagem que a população possui deste espaço.

Os eixos viários urbanos com funções arteriais também tendem a se constituir em elementos agregadores de centralidade ao longo de sua configuração linear, com características peculiares dos centros desenvolvidos em áreas ou setores. É possível nestes eixos a absorção de diferentes aspectos referentes a setores pelos quais atravessa; a paisagem, assim, revela as diferenças socioespaciais ali presentes, observáveis em ritmos distintos – veículos ou pedestres. A seguir serão feitas considerações acerca da relação entre movimento e espaço na cidade – a mobilidade urbana.

1.2. Mobilidade urbana e o disciplinamento sobre a ocupação da cidade

Tema de estudo de diferentes campos disciplinares, a mobilidade espacial diz respeito a todo deslocamento de população no espaço e no tempo, o qual abrange uma forte dimensão psíquica envolvendo a percepção de duração de distância, os movimentos utilizados, suas causas e consequências. Esta definição engloba tanto comportamentos como migrações internacionais, migrações interregionais, os movimentos pendulares, turismo, viagens de negócios, entre outros. (BASSAND & BRULHARDT, 1981).

A presente pesquisa busca focar os movimentos cotidianos em eixos viários por diferentes atores sociais, considerando ainda como elementos fundamentais para seu desenvolvimento o suporte espacial pré-existente (o sistema viário) pertinente à configuração socioespacial a ele atrelada; o processo de constituição da cidade, historicamente construído, através do qual é possível compreender a lógica da ocupação e uso do solo vinculada ao movimento dos espaços públicos abertos; e às estratégias de transporte público, seja no entendimento das tomadas de decisão do Estado, através de documentos oficiais, seja na ação dos atores que participam da oferta e gestão destes serviços.

A mobilidade urbana é aqui entendida como fluxos referentes aos deslocamentos físicos de pessoas, bens, idéias e informações no contexto dos espaços urbanos. Constitui-se a mobilidade urbana em uma das principais estratégias de ocupação em uma perspectiva capitalista, visto que é através dos movimentos cotidianos que se identificam as centralidades que estabelecem, formalmente, a circulação do capital, bem como os conflitos resultantes.

Ao envolver fluxos, a mobilidade pressupõe origem, passagem e destino de circulação. Através de uma leitura crítica sobre estas relações podem-se identificar os registros da ocupação desigual das cidades. Assim, os espaços com maior condição de centralidade sofrem grande concentração de fluxos, enquanto passagem ou enquanto destino. (VASCONCELLOS, 1999). Ao mesmo tempo, a mobilidade está atrelada a diferentes práticas sociais no espaço, correspondentes aos distintos interesses dos grupos sociais que se utilizam dos espaços públicos e privados da cidade.

A tentativa de “ordenamento” dos espaços urbanos pelo poder público ou pelo capital encontra no planejamento urbano as premissas de organização da cidade, condicionando a mobilidade e a acessibilidade. (PIRES, VASCONCELLOS & SILVA, 1997). Assim, cada política ou plano realizado representa uma forma de entendimento do que se espera do desenvolvimento urbano e de sua materialidade física: a cidade.

Importa aqui destacar que a cidade expressa a configuração física na qual se apóiam os objetos construídos, bem como suas interrelações materialmente consolidadas e visíveis na sua morfologia. O termo urbano vem expressar as relações abstratas de poder e negociação – que representam as ações dos sujeitos pertinentes a estes espaços, sendo

objetos e ações elementos interdependentes na composição da paisagem urbana. (SANTOS, 2004; CORREA, 1992). No entanto, a cidade contemporânea resulta das condições desiguais e desequilibradas do capitalismo flexível, cuja transformação se dá cada vez de forma mais rápida pela ação da população que utiliza e se apropria dos espaços. Muitas vezes, a ação pública gera condições de disciplinamento que favorecem a ação de certos segmentos da sociedade em detrimento de outros. Desta forma, a ação pública pode tornar-se potencialmente fragmentadora e excludente através de intervenções que tendem a controlar e “disciplinar” os movimentos da sociedade. Para Foucault (1975), a disciplina acaba assumindo um caráter muito mais complexo - do ponto de vista cultural e social, de subjugação do indivíduo - do que o mero ato violento, mediante uma série de meticulosas táticas, integradas em estratégias anônimas, de forma que acabam por homogeneizar a ordem social. A crítica feita por Foucault aponta para formas de disciplinamento vinculadas ao aparato estatal ou às regulamentações legais. Embora Foucault considere que não há relações de poder sem resistência, esta aparece como comportamento esperado dentro de expectativas inerentes ao próprio dominador, não representando mudanças no quadro de dominação estabelecido.

As manifestações de poder podem estar associadas a diferentes níveis de relações dentro da sociedade em que cada indivíduo dispõe de certo poder, podendo se tornar um veículo de transmissão da dominação existente em um nível mais amplo. Dessa forma, redes hierárquicas de poder se entrecruzam no dia-a-dia, assumindo contornos complexos na sociedade. Suas interconexões delineiam condições gerais de dominação, a qual é organizada dentro de uma configuração mais ou menos coerente com as ideologias de grupos dominantes.

Tais procedimentos disciplinares são mais facilmente perceptíveis em instituições (prisões, quartéis, hospitais, escolas), interferindo na conduta pessoal do indivíduo, sendo também assimilados em outros âmbitos da vida social. O símbolo e a materialização desta forma de poder, o Panóptico, foi um modelo de construção cuja ordem espacial preestabelecida permitia controle e domínio das atividades e comportamentos de grupos observados.

A disciplina na sociedade moderna, a partir da racionalidade dos espaços públicos e do próprio planejamento das cidades, tornou-se uma poderosa estratégia de dominação, através de uma manipulação calculada de seus elementos, gestos e comportamentos humanos, ampliando o desempenho físico em termos econômicos, ao mesmo tempo em que diminui a força e articulação política dos indivíduos envolvidos.

No item a seguir, será tratado um dos modelos urbanos que mais incorporam em sua morfologia a idéia de centralidade: o traçado radial concêntrico.

2. O MODELO RADIAL CONCÊNTRICO E A CIDADE NA MODERNIDADE

A representação física mais significativa da centralidade política estabelecida pelas formas de poder sugeridas por Foucault é a cidade radial concêntrica. A associação entre este modelo de organização espacial e a idealização de cidade encontra seu ponto de partida na concepção conceitual de Vitruvius (80-70 a.C.), quando traça considerações sobre a cidade desenhada dentro em um plano circular, favorecendo a distribuição equilibrada da população, o controle facilitado de acessos e a concentração de atividades-chave para o atendimento das necessidades, bem como o foro principal. Vitruvius foi fonte de inspiração para a reflexão em torno de cidades ideais, sobretudo a partir do Renascimento, as quais apontam para a forma radial concêntrica, delimitada por uma muralha defensiva octogonal; oito ruas radiais conduzem às torres situadas nos vértices do octógono (Morris, 188). Suas idéias influenciaram, entre outros, Leon Battista Alberti (1404-1472), Antonio Filarete (1443-1469) e Vincenzo Scamozzi (1552-1616). (MORRIS, 1998).

Tal concepção de cidade vinculava-se assim fortemente aos princípios que norteariam a idéia de cidade no despertar da modernidade, alcançando no século XIX e XX seu uso dentro de uma perspectiva de planejamento urbano. A centralidade, concebida como ponto nodal da estrutura espacial articulada a eixos concêntricos, tem na experiência particular do projeto dos jardins do palácio de Versalhes um importante referencial. Na realidade proto-industrial do século XIX algumas importantes cidades européias com traçado radial concêntrico tornaram-se exemplos de organização espacial capazes de concentrar em seu núcleo principal atividades dinamizadoras como comércio, indústria, serviços e lazer. Destaca-se o exemplo de Paris, cuja reforma em 1859 foi inspiradora de diversos processos similares em todo o mundo ocidental.

O papel dos eixos estruturadores da cidade são seus elementos mais marcantes, que ganham significado particularmente importante por agregar valor econômico ao solo urbano. De fato, o desenvolvimento desta estrutura radial concêntrica tem como base primordial os limites do tecido urbano pré-existente, resultado dos sucessivos anéis fortificados da cidade (Lamas, 2000). A transformação produzida na reforma de Haussmann se deu através da profunda renovação do tecido urbano central e reestruturação fundiária, agregando valor simbólico e econômico ao lote urbano e, a este, vinculando ainda novos atributos como fornecimento de infraestrutura, proximidade de pontos estratégicos e históricos da cidade, vinculação à paisagem comercial dos novos boulevares.

O modelo de reforma urbana parisiense e a concepção de seu traçado foram inspiradores para outras cidades européias e americanas, que passaram por processos de transformação semelhante, na segunda metade do século XIX e início do século XX. A partir de então, desenvolve-se o modelo de cidade em tabuleiro de xadrez, vinculado a princípios

modernistas de distribuição das atividades, favorecendo o zoneamento e a disposição da trama urbana reticular com forte conteúdo racionalista.

No caso brasileiro referente ao modelo radial concêntrico, algumas das principais capitais colonizadas nos séculos XVI e XVII tiveram em seu traçado urbano o legado medieval, com forte centralidade focada no seu núcleo. Este é o caso Porto Alegre. No século XX várias intervenções buscaram partir da lógica radial concêntrica para desenvolver suas propostas. Observa-se, no caso brasileiro, a forte influência da Escola de Belas Artes francesa no século XIX e mesmo nos Planos de Melhoramentos de diversas cidades no início do século XX.

A cidade herdada dentro do modelo radial concêntrico, com forte concentração no centro tradicional, traz algumas implicações na contemporaneidade, o que será visto no item a seguir.

3. AS PERIMETRAIS NA ESTRUTURA URBANA DE PORTO ALEGRE

A investigação sobre a configuração dos espaços públicos abertos e sua relação com o ambiente construído pode ser um instrumental valioso na compreensão da cidade como organismo vivo e em constante transformação. Os lugares públicos não podem ser vistos como elementos "passivos" nos processos de permanente reestruturação da cidade, podendo ser, pelo contrário, potencialmente dinâmicos, e assim vir a desempenhar um papel importante, sobretudo no processo de dinamização de setores históricos. Não considerar as diversas possibilidades de uso destes ambientes pela população, no mínimo limita o alcance da conservação para áreas que são objeto de preservação. O que determina a particularidade dominante dos espaços públicos são as diferentes formas de sua utilização e seu papel no sistema urbano, de modo a garantir a diferentes grupos sociais um modo livre de usá-los, que é - ou deveria ser - a característica principal de um serviço público coletivo. (AYMONINO, 1975).

As perimetrais são eixos estratégicos dentro da configuração espacial das cidades tendo por função principal o favorecimento do tráfego, atuando como eixos de interligação em dois sentidos distintos: centro-periferia e entre extremos de seus próprios eixos. Eixos viários com tal importância por atuarem como elementos estruturadores das cidades, conhecidos pelo seu potencial de centralidade, exercem uma forte influência na dinâmica urbana, seja do ponto de vista do estímulo a investimentos imobiliários, seja do ponto de vista da construção social e cultural da paisagem.

A relação entre espaços públicos e privados permite que as parcelas que compõem a cidade permaneçam como um conjunto onde o espaço público é, por excelência, o espaço livre à utilização coletiva, possibilitando ainda que a vida privada de cada grupo de

indivíduos, com seus respectivos interesses e necessidades, encontrem aí seu prolongamento. O estudo dos espaços públicos abertos remete, antes de tudo, a sua importância enquanto componentes estratégicos da cidade, viabilizando circulações, a distribuição da população e a promoção de fenômenos como a alta concentração de atividades, pessoas e/ou capital em alguns espaços.

3.1. Principais marcos do planejamento urbano da cidade

A cidade de Porto Alegre constitui-se no centro de gestão política e núcleo articulador na rede metropolitana, apresentando configuração em modelo radial concêntrico, destacando-se no âmbito das políticas públicas urbanas e no planejamento urbano em particular, pelas ações e resultados diferenciados. A sua estrutura principal se organiza através de eixos radiais, dentre os quais se destacam os seguintes: BR 119; Av. Farrapos; Av. Cristóvão Colombo, posteriormente denominada Av. Plínio Brasil Milano; Av. Protásio Alves e Av. Nilo Peçanha. As avenidas radiais têm a função de penetração no tecido urbano, integrando o centro aos demais bairros a leste, em seu interior. Os principais eixos concêntricos, que atuam como perimetrais são: - a I Perimetral (Av. Loureiro da Silva); a II Perimetral, composta por diferentes avenidas (José de Alencar, Azenha, Princesa Isabel, Mariante, Goethe, Dr. Timóteo e Felix da Cunha); e a III Perimetral, composta pelas Av. D. Pedro, da Carvalhada, Nonoai, Teresópolis, Cel. Aparício Borges, Senador Tarso Dutra e Dr. Salvador Franca. Os eixos concêntricos têm como principal função articular setores da cidade (norte e sul, leste e oeste), servindo como canal de deslocamento para o conjunto da cidade.

A primeira tentativa de organizar o crescimento da cidade surgiu no início do século XIX, através do Plano Geral de Melhoramentos (1914), proposto pelo arquiteto João Moreira Maciel. Este plano estabelecia, fundamentalmente, a criação de vias de acesso amplas que desafogassem o tráfego do centro para a periferia. As avenidas mais importantes da cidade foram criadas durante esse plano. Muitas de suas idéias influenciaram os planos elaborados posteriormente e acabaram sendo executadas.

A segunda experiência de planificação da cidade ocorreu no período entre 1935/37, com estudos realizados pelos engenheiros Edvaldo Pereira Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Farias. O trabalho, denominado "As Linhas Gerais do Plano Diretor - Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre" utilizava como ponto de partida o plano elaborado por Maciel, tendo como foco estratégico o sistema viário, a partir de um sistema de radiais e perimetrais para a cidade.

Em 1938, o urbanista Arnaldo Gladosch foi contratado para elaborar um Plano Diretor para Porto Alegre. O conhecido Plano Gladosch, embora já destacasse a necessidade do

"zoneamento" da cidade, resultou numa proposta essencialmente viária. Três estudos chegaram a ser apresentados, mas não se concretizaram efetivamente.

Outro passo importante em termos de planejamento urbano ocorreu em 1942, quando Edvaldo Paiva deu início à elaboração do chamado "Expediente Urbano de Porto Alegre", que resultou numa completa radiografia da cidade. Cerca de 10 anos mais tarde, Paiva e Demétrio Ribeiro organizaram um anteprojeto de planificação que foi inovador para a época, pois fixava normas a serem seguidas pelas quatro funções urbanas: *habitação, trabalho, lazer e circulação*. Pela primeira vez houve preocupação em sugerir um esquema de zoneamento onde as áreas residenciais eram divididas em unidades de habitação, nas quais constava o zoneamento de áreas industriais e comerciais. Embora transformado em lei no dia 30 de dezembro de 1959 (Lei 2046), o Plano acabou sendo alterado pela Lei 2330, de 1961, quando entrou em vigor. Neste plano já constava a indicação da importância de construção da terceira perimetral, a qual seria reafirmada no plano diretor quase duas décadas depois.

O 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1º PDDU) promulgado em 1979, agrega em si um conjunto de normas até então dispersas em leis e decretos municipais. Pela primeira vez o planejamento amplia sua escala de abordagem, atingindo a totalidade do território do município, no qual se passa a diferenciar zonas urbana e rural, com a primeira sendo dividida em partes de uso intensivo e extensivo. Também como novidade, o 1º PDDU introduziu, ainda que de forma bastante restrita, a participação comunitária no processo de planejamento. O PDDU reapresenta a idéia da terceira perimetral de forma mais precisa.

Já o 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (2º PDDUA), de 1996, a partir de modelo espacial proposto para a articulação e melhor mobilidade na região metropolitana de Porto Alegre, apóia-se, entre outras propostas, na estruturação de Eixos de Integração Metropolitanos. Um destes principais eixos, previstos anteriormente no 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1º PDDU), promulgado em 1979, é a III Perimetral, a qual tem por objetivo articular os setores norte e sul da cidade, passando por diversos bairros estratégicos, tais como Higienópolis, Montserrat e Três Figueiras. Soares (2006) destaca que, com a intenção de instaurar um novo modelo espacial de cidade, densificada, miscigenada e policêntrica, o novo plano diretor favorece a promoção imobiliária na cidade, favorecendo, de forma mais evidente, a concentração de investimentos e a verticalização em setores de alto status, em detrimento dos setores ocupados pela população de baixa renda.

3.2. Situando a III Perimetral no contexto da cidade

A primeira Perimetral (Avenida Loureiro da Silva), executada nos anos 1970, já havia sido prevista em 1858 pelo Engenheiro Heydtmann. (SOUZA & MÜLLER, 1978). A segunda Perimetral é composta por um conjunto de vias que levam do bairro Praia de Belas ao bairro Floresta. A terceira Perimetral constitui-se no maior segmento viário urbano de Porto Alegre, formada por um conjunto de avenidas já existentes, recentemente unificadas configurando uma via arterial estratégica que articula as zonas sul e norte da cidade (ver Figura 1).

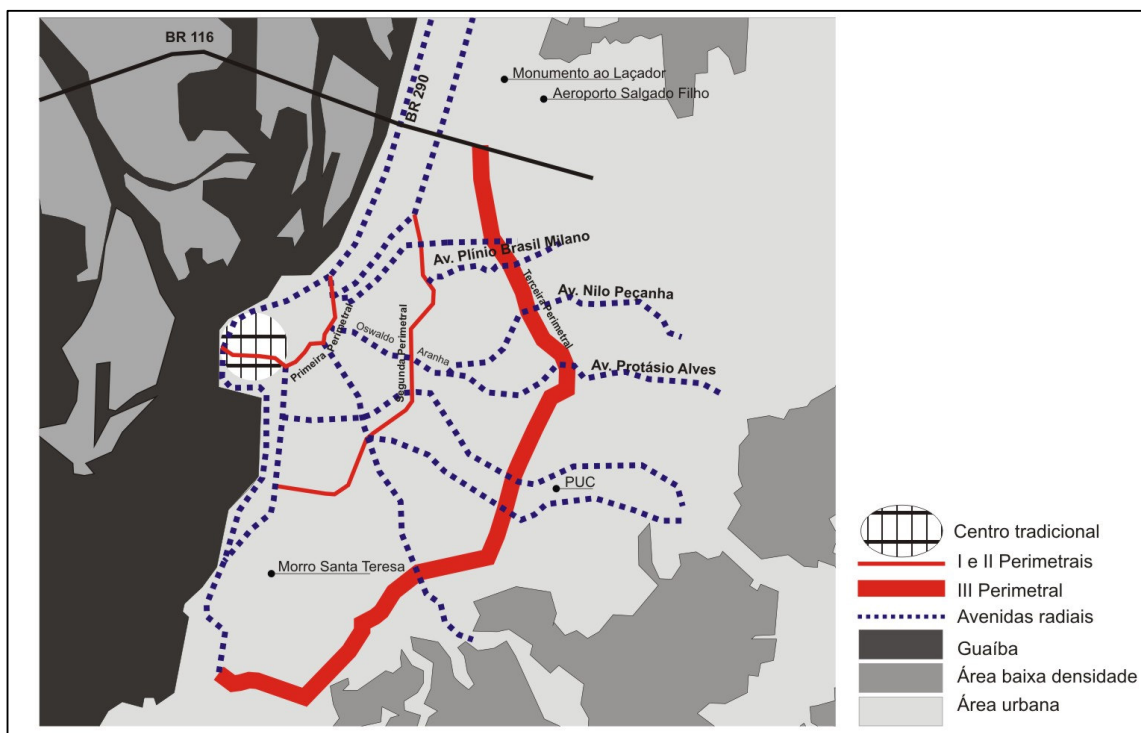


Figura 1 – Localização da III Perimetral na cidade de Porto Alegre (RS). Fonte: Elaborado por SEHNEM (2009) a partir de imagem de satélite - Google Earth, 2008.

A obra de implantação da Perimetral iniciou-se em 1999, a partir de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O eixo total da perimetral possui 12,3 km e foi subdividido em sete trechos³, sendo que o trecho correspondente à Avenida Carlos Gomes tem uma extensão de 2.172 m. Iniciada em 2001 pelo Consórcio Pelotense-Procon, este trecho em particular vem se tornando um grande pólo econômico e comercial dessa nova fase de desenvolvimento urbano da capital, em virtude de sua localização privilegiada.

A III Perimetral estabelece um eixo limite entre duas importantes macrozonas da

³ São os seguintes os trechos referentes à III perimetral: trecho 1: ruas Edu Chaves, Souza Reis, Ceará e Pereira Franco; trecho 2: avenidas Dom Pedro II e Augusto Meyer; trecho 3: Avenida Carlos Gomes; trecho 4: avenida Tarso Dutra; trecho 5: avenidas Salvador França, Ipiranga e Bento Gonçalves; trecho 6: avenida Aparício Borges; e trecho 7: avenida Teresópolis.

cidade: a “Cidade Radiocêntrica” (Macrozona 1) - considerada a área de expansão do Centro Histórico tradicional, na qual o PDDUA busca incentivar uma maior diversidade de atividades - e a Cidade Xadrez (MACROZONA 3), através da qual o PDDUA visa estabelecer conexões viárias nos sentidos norte/sul e leste/oeste, formando uma trama viária reticular. Nestas áreas o PDDUA propõe três Corredores de Centralidade perpendiculares à Perimetral, como incentivo ao surgimento de novas "centralidades", estimulando assim a instalação de atividades comerciais, de serviços e de lazer, a fim de dar suporte ao uso residencial do próprio corredor e do entorno.

Sendo assim, através da III Perimetral, o modelo radial-concêntrico estruturador da cidade tradicional, encontra sua transição para o tecido urbano mais recentemente constituído, ou seja, nas duas últimas décadas. Na figura 2, que apresenta o modelo espacial do PDDUA, a III Perimetral aparece como eixo de transporte e corredor de centralidade. Estes são entendidos como espaços estruturadores da cidade, nos quais é estimulada maior concentração de pessoas bem como maior variedade de usos.

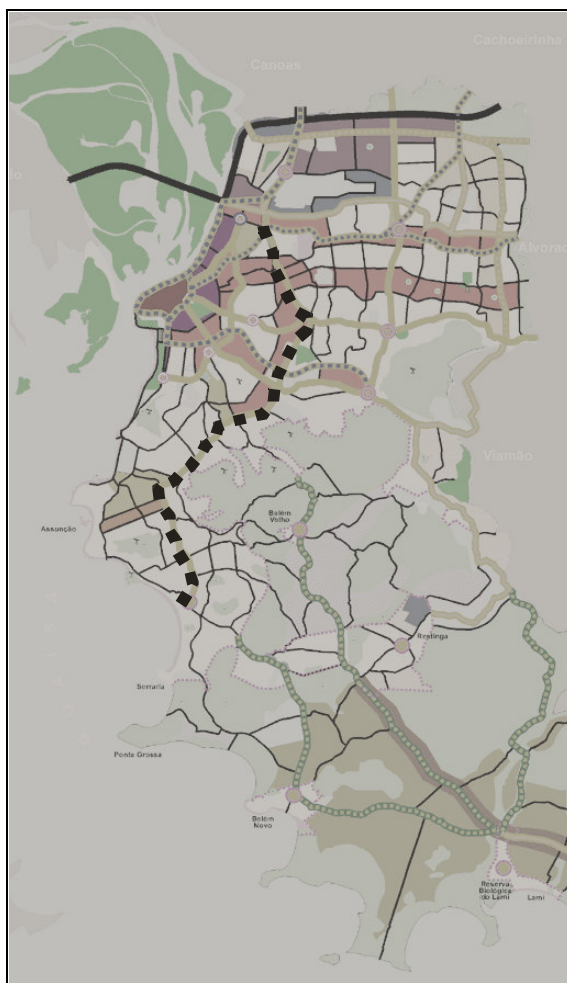


Figura 2 – Representação esquemática do modelo espacial do PDDUA (1997) e a III

Perimetral (linha pontilhada). Fonte: Elaborado a partir do PDDUA, 2002.

A constituição da III Perimetral gera, por si só, uma nova centralidade, que afeta diversos aspectos no uso e ocupação do solo urbano ao longo de sua implantação. Em primeiro lugar, a substituição de antigas edificações por novos edifícios, através do incremento de empreendimentos imobiliários voltados ao uso comercial e empresarial promove uma profunda mudança na linguagem urbana local. A transformação promovida redefine a paisagem ao longo da própria via, estabelecendo padrões de uso e ocupação, diferenciados de seu entorno; em segundo lugar, as áreas do entorno sofrem modificações, seja na adaptação à dinâmica do capital imobiliário, seja a partir da resistência de grupos sociais que buscam permanecer no território, de forma mais ou menos evidente; em terceiro lugar, há forte mudança nas formas de mobilidade da população metropolitana, visto que a III Perimetral (e, em particular, seu trecho mais modificado, a Av. Carlos Gomes) se converte em eixo integrador, com potencial para grandes fluxos de circulação em área potencialmente atrativa para investimentos.

Transformações no sistema de espaços públicos, principalmente em eixos estruturantes das cidades, trazem mudanças significativas no padrão de ocupação do solo urbano, visto que atividades de comércio e serviços tendem a localizar-se nos pontos de mais fácil acesso da cidade, ao mesmo tempo em que dependem da proximidade a outros comerciantes e prestadores de serviços complementares e mesmo concorrentes. Assim, fenômenos característicos dos processos espaciais urbanos, tais como segregação de alguns setores e alta valorização do solo em outros, ocorrem em resposta aos ajustes da sociedade às modificações impetradas no espaço da cidade.

3.3. Principais impactos territoriais da III Perimetral no espaço urbano

A exemplo de outras cidades com configuração radial concêntrica, a cidade de Porto Alegre apresenta algumas características que foram ressaltadas com a intervenção na terceira perimetral. Trata-se de uma operação centrada no modelo racionalista de desenvolvimento urbano, pautado no automóvel, sem grandes alternativas para o transporte público, o que promove alguns impactos já conhecidos nas metrópoles brasileiras.

Em primeiro lugar, a forma de inserção da Perimetral na cidade apresenta uma condição ambivalente: se, de um lado, o eixo favorece a articulação norte e sul da cidade, tendo o acesso ao aeroporto como uma importante vantagem para a cidade, por outro lado há uma fragmentação fortemente marcada no tecido urbano, resultante da intervenção ocorrida levando à substituição de construções e transformação de uso do solo. A descentralização de atividades empresariais e serviços estratégicos para os novos

empreendimentos, como bancos, hotéis, restaurantes entre outros, ao mesmo tempo em que favorecem o adensamento em alguns espaços, o que repercute nos fluxos intensos e na difícil mobilidade da população.

Em segundo lugar, e como consequência do primeiro aspecto, há um profundo conflito entre linguagens arquitetônicas e formas de ocupação muito díspares entre novas e antigas construções. A substituição de edificações no tecido urbano, própria de processos de renovação como os implementados no eixo, repercutem muitas vezes na inclusão de novos elementos que contrastam com as tipologias pré-existentes (ver Figura 3).



Figura 3 – Vista da Av. Carlos Gomes. Fonte: CAMPOS, 2009.

Outro aspecto a considerar é a desarticulação entre a intervenção física em curso e a implementação de uma política voltada ao sistema de transportes da cidade, viabilizando alternativas de uso dos espaços e da infraestrutura constituída e, atualmente ainda subutilizada. A ausência de um modelo de sistema de transporte público complementar à intervenção física realizada dificulta a apropriação do espaço pela população. Apesar da elaboração do Estudo de Planejamento Estratégico de Integração do Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana de Porto Alegre, em contrato firmado entre a entre a

Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB e a Consultora TRENDS Engenharia e Tecnologia Ltda. em 2003, e publicado em forma de relatório em 2006, ainda não houve um projeto de viabilização adequado e concomitante ao desenvolvimento do eixo ampliado. Disso resultam espaços que, embora recém construídos, já se encontram em processo de obsolescência, como os elevadores e espaços de circulação em alguns elevados ao longo do eixo, bem como a ausência de espaços mais adequados à circulação e permanência para os pedestres (ver Figura 4).

Figura 4 – Vista de elevadores e escadas rolantes na Av. Carlos Gomes. Fonte: CAMPOS,



2009.

Os resultados anteriormente mencionados ressaltam a importância de discutir as intervenções recentes nas metrópoles brasileiras, tendo como pressupostos argumentos que apontem para uma maior acessibilidade aos espaços públicos, para a qualidade da infraestrutura e para integração entre políticas setoriais urbanas, como transporte e planejamento, por exemplo.

4. Considerações finais

A pesquisa da qual resultou o presente artigo, ainda em andamento, objetiva desenvolver uma reflexão sobre a forma recente de intervenção nos registros morfológicos herdados de concepções históricas de planejamento urbano. No caso brasileiro, as diferentes formas de pensar a cidade ao longo da história e à luz das diferentes influências de pensamento, resultaram em uma espécie de “palimpsesto”, no qual importantes

elementos do passado, seja em termos de linguagem arquitetônica ou de configuração do tecido urbano, muitas vezes são desconsiderados na proposição do “novo”.

O potencial de centralidade existente no eixo da III Perimetral, fortalecido pelas recentes intervenções ocorridas em Porto Alegre viabiliza fenômenos que representam os processos de adaptação da cidade às lógicas recentes de investimento e reorganização da população.

Entre os principais fenômenos observados neste caso, destaca-se a substituição da população e de importantes componentes da morfologia urbana tradicional por uma tipologia de alto padrão construtivo e tecnológico. Os processos resultantes não apenas da intervenção pública, mas das novas práticas do capital privado revelam um quadro de desigualdades em que se insere o espaço urbano, verificável na relação da avenida com seu entorno.

A compreensão destes processos, para a qual a pesquisa em desenvolvimento pretende contribuir, e de suas materialidades pode auxiliar na proposição de ações públicas de acompanhamento das transformações de centros metropolitanos.

5. Referências bibliográficas

- AYMONINO, C. O Significado das cidades. Lisboa: Ed. Presença, 1975.
- BENJAMIN, W. Passagens. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.
- BORJA, J. “Grandes projetos metropolitanos: mobilidade e centralidade”. ALMEIDA, M. A. R. de. (org.) O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, p. 73-85, 2001.
- CORRÊA, R. L. “Corporação, práticas espaciais e gestão do território”. Revista Brasileira de Geografia, 54(3). p. 115-121. Rio de Janeiro, 1992.
- CORRÊA, R. L. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- FERNANDES, Ana. Urbanismo no Brasil: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- FOUCAULT, M. Discipline and punishment - the birth of the prison. London: Penguin Books, 1975.
- FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. Rio de Janeiro: Graal, 10ª edição, 1992.
- GOTTDIENER, M. A produção social do espaço urbano. São Paulo: EDUSP, 1993.
- HARVEY, Condição pós-moderna. São Paulo: Ed. Loyola, 1991.
- LAMAS, J. M. R. G. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.
- MARTÍN, A. Z. El Espacio Interior de La Ciudad. Madrid: Síntesis, 2005.

- MORRIS, Anthony Edwin James. Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial. 6ª. ed Barcelona: Gustavo Gilli, 1998.
- PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A. C. (org.). Transporte Humano: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.
- PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria do Planejamento Municipal. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (1º PDDU). Lei Complementar nº 43/79. 4. Ed. Porto Alegre: CORAG, 1994.
- PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (2º PDDUA). Lei Complementar nº 434/99. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Planejamento, 2002.
- PORTO ALEGRE. Estudo de Planejamento Estratégico de Integração do Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana de Porto Alegre. TRENSURB/TRENDS Engenharia e Tecnologia Ltda. 2006. Disponível em: http://www.trensurb.com.br/php/estudos_projetos/metro_poa.php. Acesso em 10/08/2009,
- SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª Ed. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 2004.
- SMOLKA, M. O. “Expulsando os pobres e redistribuindo os ricos – dinâmica imobiliária e (re) estruturação interna na cidade do Rio de Janeiro”. Revista Brasileira de Estudos de População, vol. 9, nº 1, jan/jun 1992.
- SOARES, P. R. R. Metamorfoses da Metrópole Contemporânea: considerações sobre Porto Alegre. GEOUSP - Espaço e Tempo. São Paulo, nº 20, pp. 129 -143, 2006.
- STROHAECKER, T. M. “A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica”. Revista Brasileira de Geografia, 50 (4), 1988.
- SOUZA, C. F. de; MÜLLER, D. M. Porto Alegre e sua evolução urbana. Porto Alegre: UFRGS, 1997.
- VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Netpress, 1998.