

DESENVOLVIMENTO DA PAISAGEM URBANA: Radial Avenida João Pessoa, Porto Alegre - RS

SCHWINGEL, CRISTIANE DOS S. B. (1); LIMA, RAQUEL R. (2)

1. UFRGS. Mestranda do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura
Rua Sarmento Leite, 320/202 – Porto Alegre/RS
cristiane.schwingel@ufrgs.br

3. PUCRS. Escola Politécnica – Professora e Pesquisadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo
Av. Ipiranga, 6681- Prédio 30 – Partenon - 90619-900- Porto Alegre (RS)
raquel.lima@puccrs.br

RESUMO

A cidade de Porto Alegre é uma das tantas cidades do Brasil que possui seu princípio morfológico peninsular. O desenvolvimento da cidade se passa em torno desse pequeno território urbano à beira do Rio Guaíba com a conseqüente criação e utilização dos portos e armazéns como áreas de trocas comercial e de transporte. No decorrer dos anos a densificação dessa área, que hoje é denominada a área central da cidade de Porto Alegre, leva a pequena cidade ao crescimento e ao desenvolvimento urbano que propiciasse fluidez de locomoção às suas demais áreas urbanas. Arruamentos, Planos de Melhoramentos e Planos Diretores consolidaram vias importantes do território – as chamadas Radiais e Perimetrais. Uma das principais Radiais, denominada Avenida João Pessoa, é objeto de estudo deste artigo no período de modernização, época em que a verticalização é sinônimo de morar moderno (na década de 50) e a linguagem da Arquitetura Moderna Brasileira ganha espaço na produção arquitetônica na cidade. A Avenida João Pessoa é uma das Radiais que adere à verticalização pela construção de edifícios de apartamentos, reconhecidamente próximos a equipamentos urbanos tais como escolas, campi universitários, parques e variados serviços. Diante do processo de modernização urbana, busca-se averiguar quais equipamentos urbanos surgiram frente aos novos modos de morar, de que forma a Radial se desenvolve frente a implantação de Planos Diretores e quais são os usos que a caracterizam como uma Avenida diversificada e provida de usos e serviços.

Palavras-chave: Paisagem Urbana; Arquitetura Moderna em Porto Alegre; Habitação Coletiva; Modos Modernos de Morar.

O Porto

A cidade de Porto Alegre, a exemplo de outras cidades do Brasil, teve seu princípio em uma península às margens de um rio. As águas do Rio Guaíba são as que banham as margens do território e, à exceção de algumas cidades, a intenção de ocupar a região era provisória: pela sua navegabilidade e localização estratégica aos interesses do Império, a cidade serviu de ancoradouro para casais que seriam posteriormente transportados às regiões para dentro da colônia. As noções de estado e país como temos hoje ainda estavam distantes de ocorrer visto que as intenções de território ainda eram muito instáveis pelos tratados de propriedade de terras disputadas entre Espanha e Portugal. Dessa forma, a península serve de território de passagem aos casais açorianos enviados pela Coroa Portuguesa para efetivar a ocupação das Missões Jesuíticas (os Sete Povos das Missões), localizadas no interior da colônia, como permuta com os espanhóis pela Colônia de Sacramento, pelo Tratado de Madri.

O Tratado de Madri seria uma tentativa de pôr um fim nas disputas territoriais entre Portugal e Espanha a respeito das terras da Colônia na América do Sul. Pela deficiência de defesa nas fronteiras coloniais, o Tratado de Madri não surte efeito e é anulado. Em 1772, vinte anos depois da chegada dos açorianos, a Coroa Portuguesa decide-se pelo assentamento oficial dos açorianos no local de espera e cria “Freguesia de Nossa Senhora Madre de Deus”, o que marca a fundação da cidade de Porto Alegre.

A forma de ocupação do território, segundo Luz (2000, p.38) foi feita no lado norte da península, que “explica-se pela necessidade de abrigo em relação ao vento sul - o “minuano” -, pela necessidade de defesa, pela profundidade das águas - necessária para as atividades portuárias -, e pela proximidade do vale do Jacuí onde vinha se consolidando o processo de expansão da rede de povoações de portugueses”. A partir desse momento, a colônia portuguesa se fortalece na região e outras regiões são colonizadas até as terras de Rio Pardo. Dentro dos constantes conflitos entre espanhóis e portugueses, a perda da cidade de Rio Grande para os espanhóis, força o Governo da Província (1763) a se estabelecer a beira do Guaíba. Dessa forma, cria-se a cidade de Porto Alegre como capital, efetivamente, em 1773.

Pela facilidade fluvial, o Porto da cidade de Porto Alegre torna-se um ancoradouro de comércio e transporte. A cidade se desenvolve comercialmente, residencialmente e politicamente às margens do Rio. Os espaços da cidade se consolidam e se densificam.

Posteriormente, com a independência do Brasil, o Rio Grande do Sul reconhecido como província com administração autônoma. Uma das funções dos governadores nomeados pelo poder central para chefiar o estado era compor um relato de sua administração anualmente e apresentá-lo ao Conselho Geral e ao governador sucessor. Existia uma queixa generalizada a respeito da segurança pública no estado e as fortificações são tomadas de projeto para solucionar este problema, especialmente após a tomada pela cidade pelas tropas farrapas (Revolução Farroupilha 1835-1845).

“... a planta da cidade, levantada por Luiz Pereira Dias, em 1839, a mando do Conde de Caxias, a península foi cercada por uma muralha, o que se constituiu em caso raro, de uma cidade murada no Brasil... Pelos dados acima, percebe-se que as obras de defesa foram de importância fundamental para garantia de posse do território para a Coroa Portuguesa”. (Weimer, 1992, p.34)

As muralhadas da cidade densificaram ainda mais a península, por fora dela não havia a garantia de segurança pública. Dentro da cidade murada se desenvolve uma área urbana e externa às suas paredes, uma região majoritariamente rural.

Com o término da Revolução Farroupilha em 1845, a cidade adensada pelas antigas muralhas fortalece a ligação com as localidades vizinhas, consolidadas antes da fundação de Porto Alegre – Viamão e Gravataí. A partir disso, sendo Porto Alegre a região mais desenvolvida comercialmente, estabelece-se um processo de centralização urbana, posto que os caminhos às localidades fora da península deram origem às atuais avenidas Radiais, que constituem um leque cujo vértice é configurado pelo núcleo colonial. A península está, definitivamente impedida de crescer territorialmente em função dos limites que o rio impõe aos seus 3 lados. (Marques, 2017, p.82)

Planos de Melhoramentos e Planos Diretores

Anterior aos primeiros Planos para cidade, ainda ao fim do século XVII, a cidade vivia do seu traçado urbano autorizado pela Câmara de Vereadores e dos aterros na margem norte do Rio. Em 1914 foi elaborado o Plano de Melhoramentos, de autoria do Arquiteto e Engenheiro João de Moreira Maciel. Foi o primeiro projeto com intenção de ordenar a cidade e consistia basicamente em um plano viário e de saneamento que reforçava as avenidas estabelecidas, fazendo com que o comércio e o Porto se conectassem com as demais partes do território municipal da época, hoje denominado de região metropolitana de Porto Alegre.

José Montauray, Otávio Rocha e Alberto Bins administraram a cidade com uma certa continuidade por 40 anos. A visão positivista de proporcionar melhoramentos urbanos, lançaram à cidade muitos empreendimentos importantes para saneamento, canalização de rios e pontes. O pensamento de embelezamento da cidade passa a surgir quando nessa época surgem legislação e taxação para imóveis em desacordo com as novas diretrizes de cidade. Nesse contexto, Alberto Bins, prefeito de Porto Alegre entre 1928 e 1937 deu avanço às reformas urbanas contratando Alfred Agache para um plano de embelezamento da cidade. A expectativa em torno do Plano de Agache contava com a fama que os franceses faziam por serem contratados em outras cidades da América do Sul. Contudo, pela sua rápida e ingênua visão sobre a cidade, de todo o seu plano, o que houve continuidade em estudos posteriores para a cidade foi o Parque Farroupilha.

O planejamento da cidade avança à medida que no início da década de 40, as atividades de planejamento urbano ampliam-se com a presença dos engenheiros Edvaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria com a obra intitulada “Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre”, em 1943. Pela primeira vez aparecem os “Perímetros de Irradiação” que mais tarde são consolidados pelo Arnaldo Gladosh que traça a Primeira Perimetral de Porto Alegre – avenidas que cortam as consolidadas radiais, afim de resolver vazios urbanos e estreitar a mobilidade e desobstruir o centro como articulador das avenidas Radiais.

Paralelamente à essas mudanças, os ideais modernos de verticalização começam a surgir, especialmente na área central da cidade.

“Além das aberturas das avenidas, da eliminação de becos, embelezamento dos parques e praças, a cidade queria verticalizar-se. Paris ditava as regras. Tendo como exemplo o Rio de Janeiro e São Paulo, Porto Alegre desejava também transformar sua imagem - abrir avenidas e eliminar o seu casario de um ou dois pavimentos e colocar no seu lugar o edifício alto. Em 1926, o Decreto nº 53 já impunha para as novas construções na área central da cidade um mínimo de três pavimentos”. (Fiore, 2016, p.114)

Na década de 50, surgem iniciativas do poder público municipal para a modernização da cidade e a verticalização está no seu escopo. A cidade desejava arranha-céus em sua paisagem, à modelo do Rio de Janeiro e São Paulo. Isso causa um crescimento rápido e acelerado demais na cidade, por consequência surgem problemas funcionais de todo tipo na cidade. A prefeitura de Porto Alegre toma as providências de desenvolver o Primeiro Plano Diretor da cidade, em 1959. Uma iniciativa pioneira no Brasil.

O Plano Paiva consolidou as normas urbanísticas em um conjunto que, em 1959 constituiu a primeira lei a instituir planos diretores no município. Na época, o Artigo 19 delimitava a área de Porto Alegre sendo a 3ª Perimetral o limite da área urbana da cidade:

“Art. 19 - A área do Município de Porto Alegre, limitada pelo litoral do Rio Guaíba, Av. Sertório, rua Pereira Franco e seu prolongamento, rua Dom Pedro II, Av. Carlos Gomes e seu prolongamento, rua Salvador França, Av. Aparício Borges, Av. Teresópolis, Avenida projetada ao longo do Riacho Passo Fundo, Av. projetada ao longo do Riacho Cavalhada, Av. Icaraí até o litoral, junto ao novo Hipódromo, fica dividida, de acordo com as plantas respectivas do Plano, em zonas, cujo uso, índices de aproveitamento, altura máxima dos prédios, e graus de ocupação dos lotes são definidos na presente Lei.” (Lei 2046/1959, Plano Diretor)

Posterior ao Plano Paiva, a cidade de Porto Alegre acolhe um número significativo de imigrantes da área rural do Rio Grande do Sul e isso agrava os problemas sociais urbanos. Há a necessidade de revisão do Plano Diretor, de forma que atenda as relações entre o ambiente natural e construído, e a necessidade de preservação da memória construída. A terceira geração de urbanistas atende às novas demandas com a revisão do Plano Diretor, acrescentando duas palavras ao título: Desenvolvimento Urbano.

O 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) foi consolidado em 1979 cria mecanismos de controle e preservação para um desenvolvimento urbano permanente. A cada vinte anos o PDDU passa por revisões e reformulações, sendo que a partir de 1999 (2º PDDUA) ele ganha o enfoque ambiental e acrescenta a participação popular nas decisões da cidade – “Cidade Constituinte” ou atualmente entitulado de “Orçamento Participativo”.

A Radial: Avenida João Pessoa

Segundo Franco (1988, p. 228), a avenida João Pessoa nasce como caminho entre a península primitiva e a cidade de Viamão, que outrora fora capital da província. Nessa época, era reconhecida como “Caminho da Azenha”, pois levava até a Ponte da Azenha e através dela se chegava a “Estrada do Mato Grosso”, caminho que conduzia até Viamão, hoje atual Avenida Bento Gonçalves.

O Parque Farroupilha (ou Parque da Redenção), que delimita um dos perímetros da Radial, era um campo banhado que ficava à beira do Portão da cidade primitiva e era reconhecido como Campo da Várzea. Com a urbanização do “Caminho da Azenha” (primeiro nome da Radial) iniciam-se as primeiras medidas de controle e melhoramentos do

campo, quando em 1843 elabora-se uma planta da Várzea, a fim de regularizar o alinhamento do trecho da via que coincide com o campo. Tratando-se de um banhado, a via necessitava de melhoramentos quanto a saneamento e canalização de águas. Iniciam-se obras de arruamento e melhoramentos da rua devido a sua urbanização – iluminação, pavimentação.

Foi via que estreou o primeiro meio de transporte coletivo, a “maxambomba”. Por sua falta de compatibilidade com o trânsito de outros veículos da época, foi substituída por bondes de tração animal, o que obrigou à adoção de mais melhoramentos. Em 1887, um relatório do Vereador Amaya de Gusmão descrevia no fim do seu mandado os melhoramentos da cidade de Porto Alegre aos seus sucessores e citava que “a (estrada) que a dá terminação do Campo da Redenção conduz a ponte da Azenha sofreu radical e dispendioso conserto. Baixa e pantanosa, pelo derramamento das águas do Arroio da Azenha ao menor crescimento destas, hoje oferece seguro e enxuto trânsito pelo grande aterro que sofreu e extensas calhas que se construíram, restando terminar o aterro de um e outro lado das proximidades da ponte” (Franco, 1988, p. 230).

O Campo da Várzea evoluiu para “Campos da Redenção” em 1884. Isso também reflete no nome antigo da Radial que passa por Rua da Redenção e depois como Avenida da Redenção. Posteriormente, em 1930, ela se chama de fato “Avenida João Pessoa” em homenagem ao companheiro de chapa de Getúlio Vargas, na Aliança Liberal, assassinado em Recife durante a Revolução de 1930. A Avenida com o traçado como o conhecemos hoje, foi efetuado por Otávio Rocha, em 1925 e completado efetivamente pelo Prefeito Loureiro da Silva na década de 40.

Loureiro da Silva foi autor do Plano de Urbanização para Porto Alegre em 1943. Nessa década o gabarito da Avenida como temos hoje foi executado na ocasião. Concomitantemente, é executada a famosa ponte da João Pessoa, cartão postal da cidade hoje por abrigar uma linha de Palmeiras em seu leito. A tomada foi decisiva para resolver o problema de acessibilidade nas pontes já existentes para travessia do Arroio Dilúvio – Ponte da Azenha e Ponte da Santana. Também se registra a criação da Praça Piratini, ponto nodal importante da Avenida João Pessoa, na qual foi construída para abrigar o monumento a Bento Gonçalves, importante líder da Revolução Farroupilha: “Para isso tornou-se necessário aterrar uma grande zona e construir uma ponte monumental sobre o arroio Dilúvio. Assim obtivemos o desafogo das ruas Azenha e Santana, por onde se fazia o acesso ao bairro Partenon. No entroncamento da Avenida João Pessoa com a rua da

Azenha, construímos uma praça e aí localizamos o monumento a Bento Gonçalves” (Silva, 1943, p. 38)

Hoje a Radial é caracterizada por uma verticalização que se acentua próximo ao Centro da Cidade e que se dissolve à medida que se afasta do mesmo. Ainda abriga em seu perímetro algumas edificações neo-coloniais, sobreviventes de um plano de modernização aliada à verticalização e substituição do colonial pelo moderno. A verticalização de fato ocorre tardiamente, visto que a área foi tardiamente valorizada apenas após o Centenário Farroupilha (1935). Nessa época, o Campo da Redenção é adaptado para abrigar a maior feira internacional agrícola e industrial que houve em Porto Alegre.



■ Edifícios de Apartamentos modernos identificados pela Pesquisa

Figura 1 - Edifícios de Apartamentos Modernos identificados pela pesquisa. Fonte: Autoras.

A feira efêmera fez com que a região dos pântanos e banhados fosse aterrada, drenada e nivelada, conseqüentemente urbanizada – plano esse que estava projetado desde o Plano de Melhoramentos de Alfred Agache. Anos após as demolições de seus pavilhões, o Campo ganhou o status de Parque. Assim, nasce o Parque Farroupilha e marca a região com o princípio de modernidade.

Atualmente consolidada como eixo de um polo estudantil, a avenida articula estudantes entre os maiores campi da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sendo que a Radial oferece acesso ao Campus Centro, na extremidade em que se inicia a avenida, e o Campus Agronomia, o complexo de maior extensão implantado na Avenida Bento Gonçalves (antiga estrada do Mato Grosso).

Além de eixo universitário, caminho de acesso ao centro da cidade e também de entrada e saída da cidade, seus destinos sempre a tiveram como avenida de tráfego significativo. É uma das principais vias de articulação do transporte público de Porto Alegre em direção a Zona Sul e Leste da cidade, o que a faz ter em sua paisagem construções necessárias para o transporte público (faixas exclusivas de ônibus e suas paradas para os usuários) e de acessibilidade (pontes e viadutos).

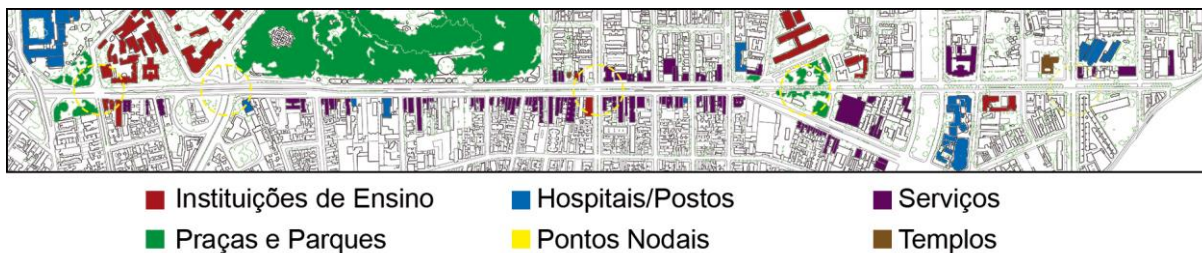


Figura 2 - Mapa de usos atuais ao longo da Radial João Pessoa. Fonte: Autoras.

Embora o perímetro da avenida arborizada com sua presença de parques e praças, o automóvel esteve sempre presente na paisagem. Com a popularização do carro, na década de 70 surgem os edifícios garagem ao longo da via e o primeiro shopping da cidade (e o terceiro do Brasil), que atualmente carrega o título da Avenida em seu nome. O equipamento é implantado em frente à Praça Piratini.

Um dos principais protagonistas do turismo e do uso do carro particular, o Touring do Brasil, possui sede na avenida João Pessoa. O Touring Club do Rio Grande do Sul foi criado em 1935 com o objetivo de atender os turistas do Centenário Farroupilha. Como cita Gastal,

“O Touring Club do RS foi criado em 1935, por Clio Fiori Druck, Jorge de Mello Feijó, Fernando de Abreu Pereira, Newton Netto, entre outros. A data marca não só a criação do Touring, mas, de fato, significa um marco importante para o até então incipiente Turismo do Rio Grande do Sul, pois iniciou um trabalho ordenado, que mobilizou a sociedade e o poder público para as possibilidades e os benefícios do Turismo.” (Gastal, 2008, p.37)

Pontos Nodais

A Avenida João Pessoa transcorre da região Central de Porto Alegre até o início da zona leste da cidade, em direção à cidade de Viamão, região metropolitana da Capital. Atualmente é uma avenida reconhecida por servir como um centro comercial local, mesclado com o uso residencial verticalizado em diversas escalas, com algumas exceções de edificações térreas.

Em seus, aproximadamente, 3 km de extensão a avenida se conecta com transversais e algumas se destacam a ponto de identificá-las como pontos nodais. Segundo Lynch (1997, p.80), pontos nodais “são focos estratégicos nos quais o observador pode entrar; são tipicamente conexões de vias ou concentrações de alguma característica”. Ainda sob o mesmo tema, o autor defende que “a junção ou o local de interrupção do fluxo de trânsito tem uma enorme importância nas junções para o observador da cidade” o que torna

a Radial João Pessoa como uma avenida com legibilidade. Além de ruas transversais, a rua dispõe de monumentos e praças, tendo como característica evidente a arborização ao longo do seu percurso – são quatro praças e um parque em toda sua extensão.

Existem atualmente oito pontos nodais, sendo em sua maioria, a relação com ruas transversais, nas mais diferentes escalas. Para objeto de análise, selecionamos dois pontos para destaque, pela sua legibilidade e relevância na paisagem da Radial: Avenida Ipiranga e Praça Piratini.

Primeiro Ponto Nodal: Avenida Ipiranga



Figura 3 - Imagem comparativa do ponto nodal déc. 50 e 2018. Fonte: www.prati.com.br e Google Earth

A Avenida Ipiranga é um eixo viário, de escala monumental, em comparação com os gabaritos de ruas da cidade de Porto Alegre. É uma das vias integradoras entre Porto Alegre e a Região Metropolitana à leste da capital. Possui seu princípio entre a margem sul do Rio Guaíba e culmina na Avenida Bento Gonçalves, na sua extremidade mais próxima da zona leste da cidade de Porto Alegre com o limite da região Metropolitana – a cidade de Viamão.

A Avenida Ipiranga foi construída como medida de saneamento para as constantes enchentes na região pelo Arroio Dilúvio, canalizado pela avenida. Antes da década de 50, o riacho passava por bairros Azenha, Santana e Cidade Baixa, tendo a Rua João Alfredo (bairro Cidade Baixa) como via construída à beira do rio. Na década de 50, áreas enxutas pelo desvio do leito do Arroio foram valorizadas, sendo as regiões que circundam a avenida João Pessoa uma delas.

No encontro da Avenida Ipiranga com a Radial encontra-se um dos cartões postais da cidade: o conjunto de Palmeiras da Califórnia sob o canteiro central da ponte que

atravessa o Arroio Dilúvio. Em fotos década de 50 reconhece-se o edifício Hospital Ernesto Dorneles, equipamento urbano construído pela Associação dos Funcionários Públicos do RS. Segundo pesquisas das autoras em arquivo histórico, o terreno foi adquirido pela Associação em 1945, doação da Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Fotos datadas em 1948 já demonstram as estruturas do hospital edificadas, um dos primeiros marcos de verticalização nessa região da Avenida João Pessoa. O equipamento foi inaugurado apenas em 1962.

Em esquina oposta ao Hospital, encontra-se o Palácio da Polícia de Porto Alegre, edifício em linguagem *Art Dèco* – acessos com colunas colossais, fachada principal simétrica voltada para Avenida João Pessoa e secundária para Avenida Ipiranga, com quadro pavimentos. A implantação se inspira na linguagem dos quartéis gerais, com a massa construída no perímetro do alinhamento predial e conformação de pátios internos. A época da construção coincide com a do Hospital Ernesto Dorneles.

Como um pórtico, os dois edifícios emolduram a paisagem da Radial, coroado pelo eixo de Palmeiras que iniciam no nó da Avenida Bento Gonçalves, extremidade da radial e se encerram no nó da Praça Piratini, próximo ponto nodal de análise. As outras esquinas opostas mantêm construções de uso residencial que perduram até o momento.

Segundo Ponto Nodal: Praça Piratini



Figura 4 - Imagem comparativa do ponto nodal déc. 50 e 2018. Fonte: www.prati.com.br e Google Earth

Em pesquisas no Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre, no rol de arquivos do Colégio Júlio de Castilhos, foi encontrada uma implantação, com título no qual apenas se compreende “dos imóveis a serem desapropriados”. O documento registra uma série de desapropriações de terrenos a serem feitas na face oeste da já implantada Praça Piratini,

com um traçado mais orgânico do que o atual, com a sua tripartição em três avenidas – Av. Piratini, Av. João Pessoa e Av. Azenha. O documento também exhibe o leito original do Arroio Dilúvio, que atravessava o atual terreno do Shopping João Pessoa e da escola. Ainda que não haja data, é presumível que a implantação seja do final da década de 40.

Intuitivamente guiados pelo eixo central de Palmeiras na avenida João Pessoa, a visão serial é marcada por um grande espaço aberto arborizado em ambos os lados. A Praça Piratini foi construída a fim de abrigar o monumento de um dos personagens mais importantes do tradicionalismo gaúcho: Bento Gonçalves. Bento foi um dos líderes da Revolução Farroupilha, evento que marcou a história da cidade com o Centenário Farroupilha em 1935 e transformou o Campo da Várzea¹ no Parque da Redenção – Parque que compõe a paisagem urbana da Av. João Pessoa. Tal estátua equestre do líder revolucionário compõe o vértice da tríade das três Avenidas que compõe e delimitam a Praça Piratini. O monumento foi trazido para Praça em 1941, anos depois da sua inauguração dentro do Parque da Redenção.

Posteriormente, em 1953, é construído o colégio Júlio de Castilhos no perímetro oeste da praça. O edifício é de um projeto vencedor de um concurso público promovido pelo governo estadual, visando à construção de novo prédio da instituição de ensino anteriormente implantada no centro da cidade – no início da Radial, em moldes clássicos. O prédio possui cunho modernista, com fachada em grelha, em blocos de quatro pavimentos. Notadamente um equipamento público que surge frente à modernidade urbana da cidade.

Atualmente a Praça Piratini está levemente modificada em seu traçado original. O espaço urbano adere à verticalização e abriga um dos prédios de apartamentos modernos que tem sido objeto de estudo deste projeto de pesquisa – Edifício Mattos Vanique, do arquiteto Nilton Beduschi, em 1956 (Weimer, 1998).

Considerações finais

A partir de uma perspectiva de leituras que sugerem relações entre os aspectos natural e cultural, material e imaterial, a Avenida João Pessoa e alguns de seus importantes pontos nodais apresentados neste artigo são ricos exemplos de paisagens no campo da identificação de valores históricos e arquitetônicos. Servem para ampliar os olhares sobre como se apresentam as cidades contemporâneas e nos remeter a algumas reflexões, mesmo que ainda em consolidação.

Diante do processo de modernização urbana, muitos são os fatores que podem e devem ser estudados com cautela, tais como os equipamentos urbanos que surgiram frente

aos novos modos de morar, o desenvolvimento da Radial frente a implantação de Planos Diretores e mesmo os diferentes usos e serviços que se fazem presente e ativos na Avenida.

O eixo Avenida João Pessoa é um dos eixos de Porto Alegre que adere à verticalização a partir dos anos de 1950. Especialmente pela construção de edifícios de apartamentos, reconhecidamente próximos a equipamentos urbanos tais como escolas, campi universitários, parques e variados serviços, sedimenta uma paisagem urbana de forte descontinuidade volumétrica e de alturas ao longo da Radial Avenida João Pessoa. A sobreposição de diferentes tempos na Radial nos instiga com muitas e diferentes indagações sobre um saber viver na modernidade, desde meados do século XX até os dias atuais.

Bibliografia

ALMEIDA, Maria Soares de. *Porto Alegre em transformação*. In: HOLMER FIORE, Renato (Org.). *Modernização e Verticalização da Área Central de Porto Alegre*. 1. ed. Porto Alegre: Marcavisual, 2016. cap. 1, p. 120. v. 1.

CABRAL, Gilberto Flores. *Desafiando os céus: Uma brevíssima reflexão explorando a verticalização como conceito arquitetônico e urbanístico*. In: HOLMER FIORE, Renato (Org.). *Modernização e Verticalização da Área Central de Porto Alegre*. 1. ed. Porto Alegre: Marcavisual, 2016. cap. 1, p. 20-61. v. 1.

FIORE, Renato Holmer; MACHADO, Nara Helena Naumann. *Elementos da modernização urbana e arquitetônica no Centro de Porto Alegre na 1ª metade do século XX*. In: HOLMER FIORE, Renato (Org.). *Modernização e Verticalização da Área Central de Porto Alegre*. 1. ed. Porto Alegre: Marcavisual, 2016. cap. 1, p. 99-119. v. 1.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: Guia Histórico*. 2a ed. Porto Alegre: EdUFRGS, 1988.

GASTAL, Susana; CASTRO, Marta Nogueira de. *A construção do campo do turismo: o papel do Touring Club no Rio Grande Sul*. In: CÂNDIDO, Luciane Aparecida; ZOTTIS, Alexandra Marcella (Org.). *Turismo: múltiplas abordagens*. Novo Hamburgo: Editora Feevale, 2008. p. 30-41. Disponível em: <<http://www.feevale.br/Comum/midias/b40d5578-2787-431a-9473-2c8b30879f49/28268.pdf#page=30>>. Acesso em: 13 ago. 2018.

LUCAS, Luis Henrique Haas. *Residência Casado d'Azevedo, Porto Alegre, 1950: a transmissão da linguagem corbusiana pela Escola Carioca*. 9º Seminário Docomomo Brasil, Brasília, jun. 2011. Disponível em: <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/009_PB_OR-ResidenciaCasadodAzevedo-ART_luis_lucas.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2018.

LUZ, Maturino. *Porto Alegre, seus projetos e outras considerações*. ELARQA, Montevideo, n. 33, p. 38-49, fev. 2000.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 227 p.

MARQUES, José Carlos. *Arquitetura e Memória: a formação urbana da cidade de Porto Alegre, décadas 1940 a 1970*. In: RICARDO BREGATTO, Paulo et al. (Org.). *Arquitetura &*

Urbanismo: postura, tendências e reflexões. 01. ed. Porto Alegre: Edipucrs, 2017. p. 75-84. v. 3.

MARQUES, Moacir Moojen. *Porto Alegre, seus projetos e outras considerações*. ELARQA, Montevideo, n. 33, p. 18-31, fev. 2000.

PORTO ALEGRE. *Lei 2046 (1959)*. Plano Diretor, 1959

SILVA, José Loureiro da. *Um plano de Urbanização (Colaboração técnica do Urbanista Edvaldo Pereira Paiva)*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943. p. 38.

XAVIER, Alberto; MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. 1. ed. São Paulo: Pini, 1987.