

CHRISTIANO DE LA PAIX GELBERT

E A ARQUITETURA DA DIVISÃO DE OBRAS
DE PORTO ALEGRE (1925 A 1953)

TAÍSA FESTUGATO



TAÍSA FESTUGATO

**CHRISTIANO DE LA PAIX
GELBERT E A ARQUITETURA
DA DIVISÃO DE OBRAS
DE PORTO ALEGRE
(1925 A 1953)**

Porto Alegre, RS – 2023



© TAÍSA FESTUGATO

CHRISTIANO DE LA PAIX GELBERT E A ARQUITETURA DA DIVISÃO DE OBRAS DE PORTO ALEGRE (1925 A 1953)



**Conselho de Arquitetura e Urbanismo
do Rio Grande do Sul (CAU/RS)**

Rua Dona Laura, 320 | Bairro Rio Branco
Porto Alegre/RS | (51) 3094-9800

www.caurs.gov.br



Rua dos Andradas, 1444,
sala 25 Galeria Chaves, Centro
Histórico, Porto Alegre, RS

51 9 96671972

  [editoracoralina](https://www.editoracoralina.com.br)
[editoracoralina.com.br](https://www.editoracoralina.com.br)
pepe@editoracoralina.com.br

Conselho Editorial

Lidia Glacir Gomes Rodrigues
Fábio Müller
Éber Marzulo
Maximiliano Bordon Ledur
Tales Völker

Assessoria Técnica CAU/RS

Tales Völker

Publisher

Pedro Paulo Graczcki

Capa, projeto gráfico e diagramação

Alana Anillo

Revisão e preparação de originais

Delalves Costa

Fotos de capa

Acervo de fotos antigas: André Prati

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Festugato, Taísa

Christiano de La Paix Gelbert e a Arquitetura da divisão de obras
de Porto Alegre (1925 a 1953) / Taísa Festugato. -- Porto Alegre, RS :
Editora Coralina, 2023.

Bibliografia.

ISBN 978-65-80360-63-5

1. Arquitetos - Brasil - Biografia 2. Arquitetura 3. Espaços urbanos
4. Gelbert, Christiano de La Paix, 1899-1984 5. Planejamento urbano 6.
Porto Alegre (RS) 7. Urbanismo I. Título.

23-180509

CDD-711.4

Índices para catálogo sistemático:

1. Planejamento urbano 711.4

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129



PALAVRA DO PRESIDENTE

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Sul (CAU/RS) apresenta um conjunto de publicações, de autoria de arquitetos e urbanistas do Estado, selecionadas a partir de edital público. O objetivo é registrar e divulgar amplamente a relevante produção dos profissionais e pesquisadores gaúchos a partir de seus trabalhos de investigação e produção técnica.

As publicações são resultado de uma parceria do CAU/RS com a Câmara Rio-Grandense do Livro (CRL), entidade responsável pela Feira do Livro de Porto Alegre, e com a Editora Coralina, igualmente escolhida através de processo público para realizar a produção e a impressão dos trabalhos selecionados. Aos parceiros agradecemos, assim como aos colegas que trabalharam na Comissão de Seleção das publicações e a todos os funcionários do CAU/RS que se envolveram direta ou indiretamente neste projeto.

Com esta iniciativa, o CAU/RS acredita estar contribuindo para cumprir com sua obrigação de promover e valorizar a profissão, oferecendo, para toda a sociedade, publicações de qualidade e utilizando de forma adequada parte dos recursos arrecadados de todos os arquitetos e urbanistas do Estado, aos quais também agradecemos, além de estar informando e formando profissionais para a construção de cidades mais justas e belas.

Tiago Holzmann da Silva

Arquiteto e Urbanista
Presidente do CAU/RS
Gestão 2021-2023

*Dedico este livro ao meu marido e principal incentivador,
o arquiteto **Matias Revello Vazquez**, que divide comigo
a paixão pela nossa filha Francesca e pela arquitetura!*

SUMÁRIO

///////

PREFÁCIO // 13

INTRODUÇÃO // 17

01

O CENÁRIO ARQUITETÔNICO
DE PORTO ALEGRE NO
INÍCIO DO SÉCULO XX

// 23

02

O ARQUITETO E SUAS OBRAS

// 27

03

PROJETOS DAS ADMINISTRAÇÕES
DE OTÁVIO ROCHA (1924-1928)
E ALBERTO BINS (1928-1937)

// 59

66 Estudo para o Viaduto da Avenida
Borges de Medeiros (1927)

71 Escadarias da Rua General João
Manoel e Dom Sebastião (1928)

78 Projetos complementares para
Hidráulica Moinhos de Vento (1929)

83 Praça Otávio Rocha (1929)

88 Abrigo de Bondes da Praça
XV de Novembro e Praça
Pereira Parobé (1935)

04

A EXPOSIÇÃO DO CENTENÁRIO FARROUPILHA (1935)

//////////////////// 99

- 107** Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul (1935)
- 117** Pavilhão da Agricultura (1935)
- 121** Cassino (1935)
- 126** Pavilhão das Indústrias Estrangeiras (1935)
- 131** Pavilhão do Paraná (1935)
- 133** Demais Pavilhões e Projetos (1935)

05

PROJETOS DA ADMINISTRAÇÃO LOUREIRO DA SILVA (1937-43)

//////////////////// 141

- 147** Mercado Livre (1937)
- 153** Hospital de Pronto Socorro - HPS (1939-42)
- 170** Centro de Saúde Modelo (1941)
- 177** Praça Piratini (1941)

06

OS PROJETOS DAS PONTES E A CANALIZAÇÃO DO RIACHO

//////////////////// 187

193 Ponte da Avenida Azenha (1934)

197 Ponte da Avenida João
Pessoa (1939)

202 Ponte da Avenida Getúlio
Vargas (1940-41)

208 Ponte da Rua Santana (1943/49)

213 Ponte da Avenida Borges
de Medeiros

216 Ponte da Avenida Beira-Rio (1943)

CONCLUSÃO ////////////////// 219

BIBLIOGRAFIA ////////////////// 223

LISTA DE FIGURAS ////////////////// 231



PREFÁCIO

A obra do arquiteto Christiano de la Paix Gelbert é um capítulo bastante relevante da arquitetura de Porto Alegre. Como arquiteto-chefe da Diretoria de Obras da cidade durante um longo período (1932-1953), ele teve a oportunidade de construir obras importantes como talvez nenhum outro arquiteto tenha tido na história da capital gaúcha. Sua primeira obra de destaque foi o plano geral da Exposição Farroupilha de 1935, que configurou a maior parte do atual Parque Farroupilha. Nesta exposição, Gelbert também foi autor dos projetos mais importantes, dentre os quais o Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul, o Pavilhão da Agricultura e o Cassino. Nos anos seguintes, projetou e construiu o Mercado Livre (1939), o Hospital de Pronto Socorro (1939-42), o Centro de Saúde Modelo (1941), o Hospital Santo Antônio (1944) e a sede da Prefeitura Nova (1944), entre muitos outros projetos e obras menores. Seus projetos de desenho urbano também são muito importantes, nos quais implantou uma estética Art Déco em obras de grande envergadura, como a retificação do arroio Dilúvio, com avenida nas margens e um conjunto de pontes (Av. Azenha, 1934; Av. João Pessoa, 1939; Av. Getúlio Vargas, 1940-41; Rua Santana, 1949). Outras obras urbanas importantes são a Praça Otávio Rocha (1929), o conjunto em tridente da Praça Piratini, com a estátua equestre

de Bento Gonçalves (1941) e a escadaria da rua Santo Inácio, no morro Ricaldone (1943). O acervo documental de sua obra inclui muitos outros projetos não realizados.

A importância da obra de Gelbert não é medida apenas por sua quantidade. Como arquiteto, ele comandou a transformação da imagem da capital gaúcha com sua filiação à modernidade do estilo Art Déco, no qual transitou desde a vertente náutica (Cassino da Exposição Farroupilha) até as influências De Stijl (Pavilhão das Indústrias Estrangeiras da mesma exposição). Em suas obras públicas, experimentou desde um Art Déco classicista e simetrizante (Hospital de Pronto Socorro, Prefeitura Nova) até um arranjo mais aberto às formas das vanguardas modernas da época (Centro de Saúde Modelo).

Embora a evidente importância da obra de Gelbert, ela não tem sido contemplada no estudo da arquitetura de Porto Alegre. Por causa disso, a publicação da dissertação de Taísa Festugato, por mim orientada entre 2010 e 2012, é motivo de grande satisfação. Isso não se deve apenas ao fato de preencher uma lacuna importante no conhecimento da história da arquitetura local, mas pelo fato de ser um trabalho muito cuidadoso na pesquisa, claro em sua linguagem, dotado de bom aparato iconográfico e sistemático na organização de seu conteúdo. A autora não apenas organiza a produção de Gelbert em exaustivo trabalho arquivado, provendo boas descrições e análises das obras e projetos, como também preenche lacunas importantes, como a dos anos formativos do autor antes de sua chegada à Porto Alegre. Por tais razões, a publicação deste trabalho define uma importante contribuição ao conhecimento, divulgação e valorização do patrimônio arquitetônico da capital gaúcha.

Cláudio Calovi Pereira,
Professor Titular Faculdade de Arquitetura - UFRGS



INTRODUÇÃO

O livro relaciona e analisa as obras desenvolvidas pela Divisão de Obras da Prefeitura Municipal de Porto Alegre no período de 1923 a 1953, quando foi chefiada pelo arquiteto Christiano de la Paix Gelbert. Durante este período, a cidade passou por grandes transformações urbanas que foram reflexo de seu crescimento econômico e demográfico, como ainda dos novos conceitos de arquitetura e urbanismo que surgiram no mundo após a Primeira Guerra. O período foi marcado também por grandes mudanças na arquitetura nacional, influenciada pelos movimentos das vanguardas europeias.

A importância de Christiano de la Paix Gelbert se dá pela autoria de um grande número de obras públicas de relevância, vinculadas às transformações arquitetônicas e urbanísticas das décadas de 30 e 40, que deram origem a uma nova arquitetura na cidade. Sua obra inclui, além de edifícios públicos importantes, projetos de caráter paisagísticos e urbanos como pontes, praças e escadarias públicas. É importante destacar sua efetiva participação na Exposição do Centenário Farroupilha, com o projeto de diversos pavilhões que deveriam expressar a modernidade do Estado naquele momento.

Os trabalhos de Gelbert se encontram publicados em alguns estudos teóricos com informações esparsas, não sendo possível

contemplar o todo de sua obra, a não ser pelo trabalho de Oliveira¹, que apresenta um levantamento relacionando 29 projetos do autor e uma breve biografia. Estudos teóricos sobre o *Art Déco* em Porto Alegre e sobre a Exposição do Centenário Farroupilha abrangem a produção deste arquiteto, com conteúdos restritos no tema que contempla. A dissertação de Ana Paola Brugalli² sobre o *Art Déco* cita algumas obras de Gelbert que caracterizam o estilo em questão. Os trabalhos de Davit Eskinazi³, Nara Helena Machado⁴ e Adriana Callegaro⁵ fazem referência aos pavilhões e ao Plano Geral da Exposição.



Figura 1: Eixo Monumental na Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

A participação de Gelbert foi ativa na implantação dos dois primeiros Planos Diretores da cidade, tendo ele atuado na solução de arquitetura dos principais projetos propostos. Durante os 28 anos

1 (OLIVEIRA, 2005)

2 (BRUGALLI, 2003)

3 (ESKINAZI, 2003)

4 (MACHADO, 1990)

5 (CALLEGARO, 2002)

em que atuou como funcionário da Prefeitura Municipal, Gelbert participou de dois importantes períodos políticos para a capital gaúcha. O primeiro, até 1937, foi marcado pelo governo do Partido Republicano Riograndense (PRR) em Porto Alegre, sendo caracterizado pela implantação do Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel. E o segundo, após o golpe do Estado Novo, quando Loureiro da Silva assumiu a Prefeitura Municipal e contratou o arquiteto Arnaldo Gladosch para desenvolver um Plano de Urbanização para a capital. Cada um destes períodos será visto como um capítulo no trabalho, devido as suas particularidades tanto na produção do arquiteto como nas relações com os Planos Diretores em questão, tendo como divisor de águas a Exposição do Centenário Farrroupilha, que aconteceu em 1935, e aparece como um marco na arquitetura da cidade e na obra de Christiano Gelbert. Os projetos das pontes, para a canalização do Dilúvio, receberam um capítulo à parte por se tratar do tema mais recorrente na sua produção.

A obra, desenvolvida no âmbito do mestrado em teoria história e crítica de arquitetura do Programa de Pós Graduação em Arquitetura da UFRGS, com orientação do Prof. Ph.D. Claudio Calovi, tem uma abordagem analítica e interpretativa da obra de Christiano de la Paix Gelbert, procurando indicar os pontos de contato da sua produção com as demais manifestações na arquitetura. O foco desta obra são os projetos arquitetônicos, por meio da análise descritiva de dados gráfico-visuais (plantas, cortes, fachadas e demais elementos arquitetônicos) para interpretar os processos compositivos adotados. Foram estabelecidas as relações, os limites e os contrastes das edificações, enfatizando o aspecto didático do estudo da história da arquitetura e levantando vínculos para criar uma visão sistemática da produção do arquiteto no período. Aborda aspectos programáticos, construtivos, espaciais, decorativos e compositivos. Para tal foram levantados, fotografados e catalogados os principais trabalhos referenciais, a maioria encontrados em projetos originais no Arquivo Histórico Moysés Vellinho ou em documentos, como Relatórios Municipais e Planos Diretores. Foram levantados os projetos do Arquivo Municipal Moysés Vellinho, da Biblioteca do EPAHC, do Arquivo Municipal da Prefeitura de Porto Alegre e do ArqCentro do PROPAR-UFRGS. A investigação em periódicos do período foi necessária para preencher alguns vazios

da pesquisa. A análise da produção do arquiteto e o levantamento de seu acervo permite preencher a lacuna e estabelecer o papel histórico da obra de Christiano de la Paix Gelbert na arquitetura regional e seu legado para cidade, bem como elaborar uma avaliação capaz de qualificar o trabalho do arquiteto e a sua intervenção na paisagem de Porto Alegre, no início do século XX.

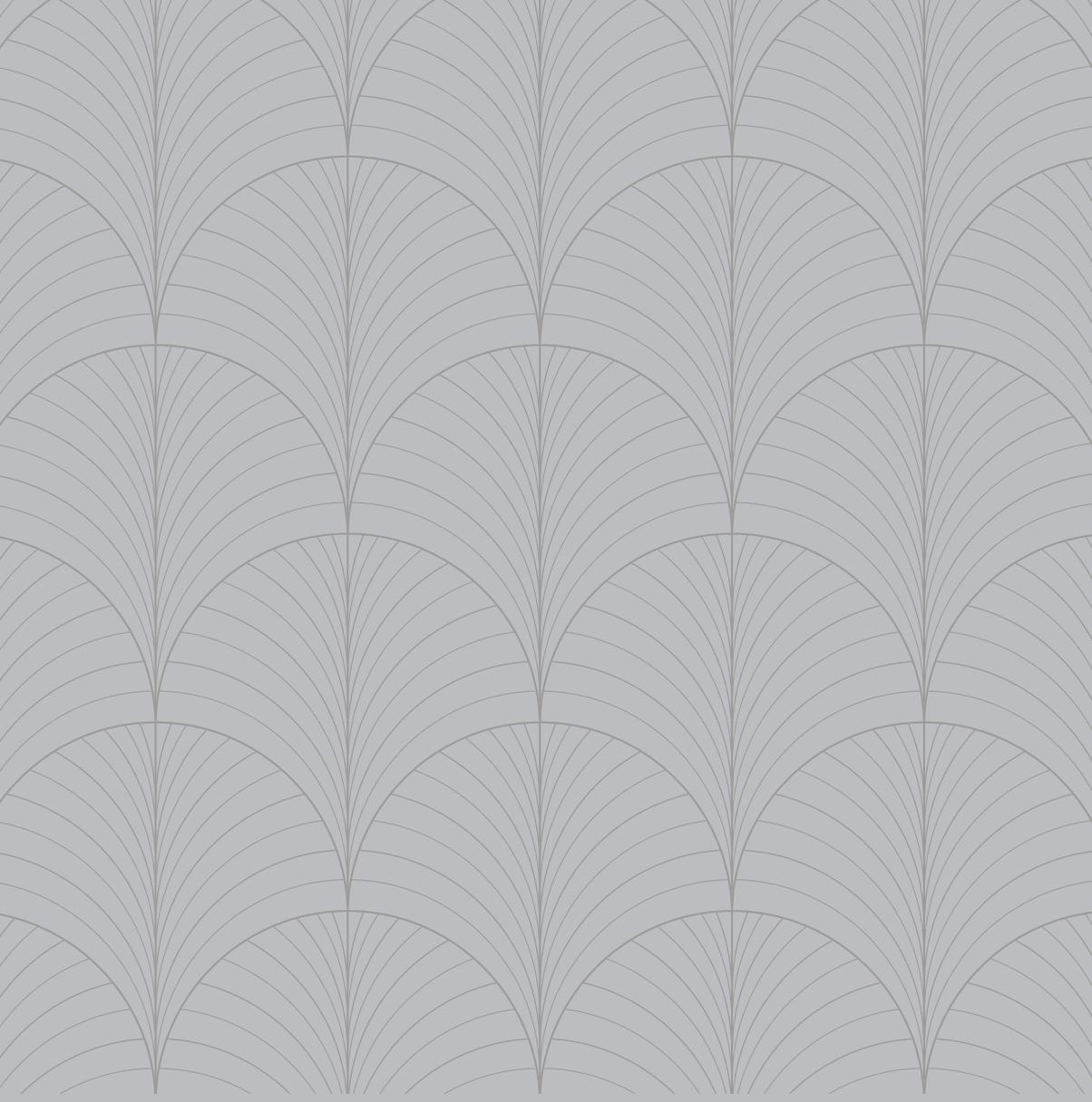
O Capítulo 1 trata brevemente do cenário arquitetônico de Porto Alegre no início do século XX para contextualizar sobre a produção a ser estudada. O Capítulo 2 apresenta a biografia do arquiteto com uma linha do tempo das obras catalogadas e a relação com os prefeitos de cada período. O capítulo 3 apresenta os projetos desenvolvidos das administrações de Otávio Rocha e Alberto Bins (1924-37), como o abrigo de Bondes da Praça XV e projetos nunca executados, como a proposta de Gelbert para o Viaduto Otávio Rocha.

O Capítulo 4 trata da Exposição do Centenário Farroupilha (1935), que teve o plano geral e vários edifícios de autoria do arquiteto municipal: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul, Pavilhão da Agricultura, Cassino, Pavilhão das Indústrias Estrangeiras, Pavilhão do Paraná, Pavilhão do Departamento Nacional do Café, Pavilhão da Inspeção Federal das Estradas de Ferro e Central do Brasil, além do embarcadouro e de áreas abertas.

O capítulo 5 apresenta os Projetos da Administração de Loureiro da Silva (1937-43), com vários projetos executados, como o Hospital de Pronto Socorro e o Sanatório Belém e ainda alguns já demolidos como o Mercado Livre. O capítulo 6 se concentra nas obras urbanas de pontes e da canalização do Dilúvio, com a cronologia das pontes projetadas pelo arquiteto: Ponte da Azenha, Ponte da Av. João Pessoa e Ponte da Av. Getúlio Vargas, que foram executadas, e ainda a ponte sobre a Av. Borges de Medeiros e da Av. Beira Rio que nunca foram executadas.

O conjunto mostra uma grande diversidade de estilos e tipologias que representam o pensamento da arquitetura municipal gaúcha no início do século XX, mesclando o conservadorismo com as influências das vanguardas europeias. Percebe-se a grande mudança dos projetos para a Exposição Farroupilha, buscando linhas modernizantes e as influências que estes trouxeram para os projetos posteriores. A variedade de soluções pode ser compreendida nas pontes, que apresentam propostas bem diferentes em cada projeto, nem sempre alinhadas

com o estilo arquitetônico do período. A obra de Gelbert representa uma contribuição importante da história da arquitetura institucional gaúcha do início do século XX.



01



CAPÍTULO 1

O CENÁRIO ARQUITETÔNICO DE PORTO ALEGRE NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Após a revolução de 1930, a arquitetura eclética praticada em Porto Alegre, durante a República Velha (1889-1930), passa a ser substituída por formas mais despojadas, seguindo a tendência modernizante que se difundia. Houve um grande crescimento no número de construções públicas e privadas cuja imagem era inspirada pelo que acontecia no contexto europeu e norte-americano.

Em 1914, foi concebido o *Plano Geral de Melhoramentos*⁶ de autoria do engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, que era funcionário da Intendência Municipal no governo de José Montauray (1897-1924). O plano procurava renovar a paisagem urbana com a abertura de grandes avenidas e a criação de jardins, parques, aterros e canalização de arroios. As obras foram postas em prática através de financiamentos obtidos no exterior nos governos de Montauray e, posteriormente, no de Otávio Rocha (1924-27). Com o falecimento inesperado de Otávio Rocha, o cargo passou para Alberto Bins (1928-1937), seu vice, que ficou no posto após a Revolução de 30 e continuou com o *Plano Geral de Melhoramentos*, como referência para suas ações. Então,

6 (SOUZA, 2010)

Evaldo Pereira Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Faria, funcionários do município, elaboraram um conjunto de diretrizes urbanísticas para aprimorar o plano de Maciel chamado *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*⁷, com base em conceitos de Alfred Agache para o Plano do Rio de Janeiro e Prestes Maia para São Paulo.



Figura 2: Vista geral da Exposição do Centenário Farroupilha. Fonte: ARQ ArqCentro-PROPAR

Em 1935, ainda no governo de Alberto Bins, foi realizada a *Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha*, que se apresentou como principal símbolo da modernidade e do progresso no Estado, visando a projetar Porto Alegre no contexto brasileiro. Foi uma grande exposição industrial e agrícola que apresentava um “notável conjunto arquitetônico e urbanístico com uma visão de modernidade comprometida com a tradição neoclássica, provocando um impacto visual sem precedentes sobre seus contemporâneos.”⁸

No final da década de 30, quando Loureira da Silva (1937-43) assumiu a prefeitura, havia problemas urbanos causados pelo vertiginoso crescimento da cidade⁹. Em 1938, ele contratou o arquiteto Arnaldo Gladosch, paulista que trabalhava no escritório de Agache, para elaborar um plano diretor, explicando a necessidade em *Um plano de urbanização*:

“A nossa capital atingia, portanto, um estágio de seu desenvolvimento no qual se tornava imprescindível o estabelecimento de uma orientação, de uma planificação do seu crescimento, que o enquadrasse dentro das normas racionais.”¹⁰

7 (FARIA e PAIVA, 1938)

8 (ESKINAZI, 2003, IX)

9 Segundo o Censo de 1940, Porto Alegre chegava a 275.658 habitantes, o que representava um crescimento de 54% em relação à década anterior.

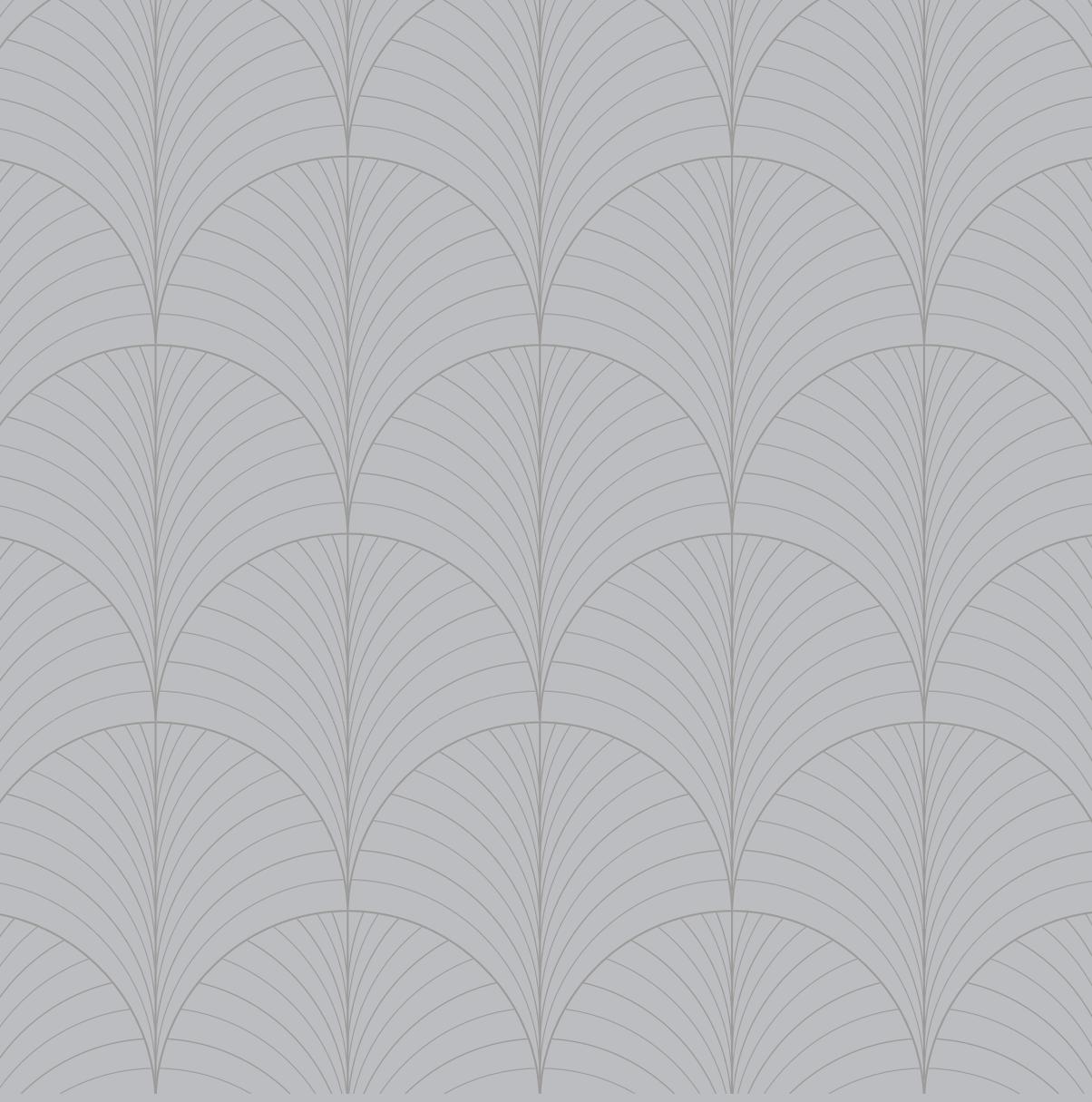
10 (SILVA, 1943, 17)

A intensa atividade de planejamento urbano se traduziu num programa de obras públicas que incluiu edifícios, praças, pontes e avenidas. Como chefe da Seção de Arquitetura da Prefeitura de Porto Alegre, Christiano Gelbert tornou-se responsável pela autoria de um grande número de obras integrantes desse programa.



Figura 3: Vista do centro de Porto Alegre mostrando várias obras de autoria de Christiano de la Paix Gelbert, como o Mercado Livre à frente, a Prefeitura Nova (frente direita), os abrigos de bondes das Praças Parobé e Praça XV. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo.

Gelbert foi responsável pela elaboração do Plano Geral e por vários pavilhões da Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha em 1935. Durante a primeira gestão de Loureiro da Silva (1937-1945), desenvolveu vários projetos com tipologias e portes variados, como o Mercado Livre (1937), o Centro de Saúde Modelo (1941) e o Hospital de Pronto Socorro (1942). Incluindo intervenções urbanas (obras viárias, áreas verdes) como a Praça Piratini (1941) e as Pontes das Avenidas João Pessoa (1939) e Getúlio Vargas (1941), num período no qual o processo de modernização era objetivo da administração e na qual foi criada uma nova configuração para cidade.



02



CAPÍTULO 2

O ARQUITETO E SUAS OBRAS

No dia 17 de outubro de 1902, desembarcavam no porto de São Francisco, na “Província de Santa Catharina”, o Senhor Fritz Gelbert com sua esposa Emilie e seus quatro filhos, Elise, Christiano, Anna e Friederike, vindos de Hamburgo na Alemanha, a bordo do vapor Argentina, conforme informação contida na *Lista dos Imigrantes* do Arquivo Histórico de Joinville¹¹. Com apenas três anos e meio, o pequeno Christiano havia nascido em 5 de março de 1899, provavelmente na Alemanha de onde partiram seus pais, apesar de não haver nenhuma comprovação disponível. A *Lista de Imigrantes* vem provar a não naturalidade de Gelbert como brasileiro nascido em Blumenau, conforme registrou Weimer¹². A família chegou a Blumenau em 1903, conforme registro do Arquivo Histórico e Museológico de Blumenau¹³.

Seu pai, Fritz Gelbert, natural de Munique, tinha como profissão lavrador na *Lista dos Imigrantes*, porém começou a trabalhar como fotógrafo ao chegar a Blumenau. Conhecido como desenhista e pintor, desenvolvia ilustrações fotográficas em clichês e retratos no Atelier Baumgarten¹⁴, além de fotos arquitetônicas. Não há informações de quando a família mudou-se para Porto Alegre, mas, em 1918, encontra-

11 (Arquivo Histórico de Joinville. *Lista dos Imigrantes*. s.d.)

12 Em entrevista a Weimer ele contou que ouvira na rádio a nota de falecimento do arquiteto Christiano de la Paix Gelbert no ano de 1984 e coletara informações no velório. (WEIMER, 2004, 69).

13 (Patrimônio Histórico e Museológico de Blumenau. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva. s.d.)

14 Patrimônio Histórico e Museológico de Blumenau. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva. s.d.)

mos o Sr. Fritz, utilizando o nome em português “Frederico Gelbert”¹⁵ e atuando como engenheiro-arquiteto. Sabe-se que foi o responsável pela construção da casa de Frederico Augusto Ritter (fundador da Ritter Alimentos S.A.) na Granja Esperança. “O engenheiro e arquiteto Frederico Gelbert foi responsável pelo projeto e execução do sobrado da família, de um prédio lateral com a função de garagem, de duas casas para trabalhadores, de uma cocheira para cavalos, de um estábulo para as vacas e de um galinheiro.”¹⁶

Em Cachoeira do Sul encontramos duas casas, tombadas como Patrimônio Histórico do Município, de autoria do engenheiro arquiteto Frederico Gelbert. É dele o projeto e a execução da Casa Augusto Wilhelm, localizada na Rua Sete de Setembro, que foi inaugurada em 1921 para servir de moradia e comércio de ferragens, vidraçaria e materiais de construção, tornando-se uma das mais tradicionais casas comerciais da cidade por décadas. Outro edifício foi projetado para a firma Knorr & Eisner, sendo hoje um dos mais imponentes edifícios da cidade, localizado na Avenida principal, e foi construído por ele entre 1918 e 1919 conforme informa o jornal *O Comércio* de 25 de setembro de 1918: “(...) soberbo edifício que o Sr. Oscar Knorr vai mandar construir nas proximidades da estação ferroviária, para a firma Knorr & Eisner, planta confeccionada pelo engenheiro-arquiteto Frederico Gelbert.”



Figura 4 (esq.): Casa Augusto Wilhelm. Arquiteto Frederico Gelbert, 1921. Fonte: COMPAHC Cachoeira do Sul.

Figura 5 (dir.): Edifício para a firma Knorr & Eisner. Arquiteto Frederico Gelbert, 1918/19. Fonte: COMPACH Cachoeira do Sul.

15 (WEIMER, 2004, 71)

16 (BEISER, 2009, 19-20)

É evidente que Fritz Gelbert ocultou sua formação profissional, provavelmente com a intenção de atender aos requisitos para imigração. As obras por ele realizadas em Cachoeira do Sul demonstram que possuía algum treinamento acadêmico em arquitetura. Quanto a seu filho, Christiano Gelbert, é possível que tenha obtido sua formação junto ao pai, por meio de instrução direta e por progressivo envolvimento com as atividades do escritório. Além disso, é possível que tenha sido enviado à Alemanha para estudar.

Certamente, a influência do pai levou Christiano a seguir a mesma carreira. Em 10 de janeiro de 1925, o jovem de 25 anos assumia como desenhista na 2ª Seção da Diretoria de Obras da Prefeitura de Porto Alegre¹⁷. Sua competência logo se destacou, pois seis meses depois foi promovido por “merecimento” a desenhista-chefe da Diretoria de Obras¹⁸. Essa ascensão rápida revela que o jovem Christiano possuía talento incomum. O cargo de arquiteto aparece em sua ficha funcional desde 10 de março de 1932. Em dezembro do mesmo ano, foi promovido a Chefe de Seção de Arquitetura, Cadastro e Patrimônio da Diretoria de Obras¹⁹.

Quando foi aprovado o Decreto Federal N.º 23.569, em 11 de dezembro de 1933, que regulamentava o exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor, Gelbert precisou regularizar seu título profissional perante o CREA-RS. A partir desta data, apenas aos profissionais diplomados no país seria permitido exercer a profissão, sendo necessário aos que se diplomaram no exterior revalidarem seus diplomas. Para os não diplomados era necessário provar o exercício das funções em data anterior ao decreto.

Os registros de Gelbert no CREA-RS não foram disponibilizados pelo órgão para a pesquisa, alegando a Lei Federal N.º 9.610/98 (Lei dos Direitos Autorais), que determina que as informações só podem ser disponibilizadas com a prévia e expressa autorização do seu autor ou, no caso de falecimento, de seus sucessores. Tendo o arquiteto falecido em 15 de outubro de 1984, não encontramos informações de que ele tenha sido casado ou mesmo que tivesse tido filhos. Em seu

17 Segundo Decreto Municipal n.º. 236/1925

18 Segundo Decreto Municipal n.º. 464/1925

19 (OLIVEIRA, 2005, 7)

inventário a única herdeira é sua irmã, um ano e meio mais jovem, Anna Babete Gelbert, que também já faleceu. As informações que temos do seu registro no Conselho vêm da pesquisa de Weimer, que informa que no “pedido há um atestado do engenheiro Carlos Sylla, de 1928, dizendo que Gelbert ‘colaborou na execução do Grande Hotel com plantas, cálculo, fiscalização e alvenaria’”, e um atestado da firma Azevedo Moura & Gertun, afirmando que trabalhou como arquiteto de 1925 a 1928 e que “se retirou por livre vontade, sendo convidado a exercer cargo de maior responsabilidade”²⁰. Porém seu nome não aparece na lista de arquitetos que trabalharam na empresa, segundo pesquisa de Oliveira na publicação sobre o acervo da construtora²¹.

No pedido enviado ao CREA, seu cargo aparece como arquiteto na Prefeitura Municipal em 17 de fevereiro de 1925²², sendo promovido a Chefe de Seção em 1932, o que contradiz o Decreto 236/1925²³, que o contrata como desenhista no dia 10 de janeiro de 1925. Weimer cita ainda o projeto e a construção da Escola Normal de Novo Hamburgo no ano de 1931, que está mencionado no processo do CREA n. 287 e que define seu título de arquiteto:

(...) através do qual obtive o direito de “projetar e fiscalizar obras com estrutura de concreto armado e alvenaria”, mas com desempenho restrito ao âmbito da Prefeitura. Essa curiosa licença limitava a sua ação ao executivo municipal, permitindo-lhe projetar obras sem limites de alturas e de vãos.²⁴

As contradições são evidentes na licença de Gelbert no CREA-RS, deixando incerta a sua possível formação como arquiteto no exterior. Eskinazi teve a oportunidade de entrevistá-lo, através de contato telefônico, no ano de 1982, quando realizava levantamento do material referente à Exposição Farroupilha. Ele “informou ter completado sua formação arquitetônica em Munique, Alemanha, em 1925”²⁵. Porém, Weimer afirma que no seu pedido de registro no CREA não

20 (WEIMER, 2004, 70)

21 (OLIVEIRA, 2005, 7)

22 (WEIMER, 2004, 70)

23 Segundo Decreto Municipal n.º 236/1925.

24 (WEIMER, 2004, 70)

25 (ESKINAZI, 2003, 131)

há nenhuma referência a sua formação. Sendo que os diplomados em escola estrangeira tinham um prazo de seis meses para provarem ao CREA sua condição, sem precisar revalidar o diploma, segundo o Decreto Federal N.º 23.569, o que teria simplificado sobremaneira o processo. O certo é que ele trabalhou 28 anos na Prefeitura de Porto Alegre, exercendo cargos de extrema importância para a arquitetura da cidade, sendo quatorze anos como Arquiteto Chefe da Diretoria de Obras e sete anos como Diretor de Arquitetura, posição que exerceu de 1946 até sua aposentadoria em 19 de fevereiro de 1953.

Sua atuação em grandes projetos públicos iniciou na administração de Otávio Rocha em 1927, quando foi o responsável por um dos três estudos para o Viaduto da Av. Borges de Medeiros. Na administração de Alberto Bins foram feitos alguns projetos ainda com linguagem eclética: a escadaria da Rua João Manoel (1928) e a Praça Otávio Rocha (1933). O projeto do Abrigo de Bondes da Praça Parobé, de 1935, é o primeiro do arquiteto a adotar as linhas de uma arquitetura modernizante, sem referência aos estilos históricos usados pelo ecletismo.

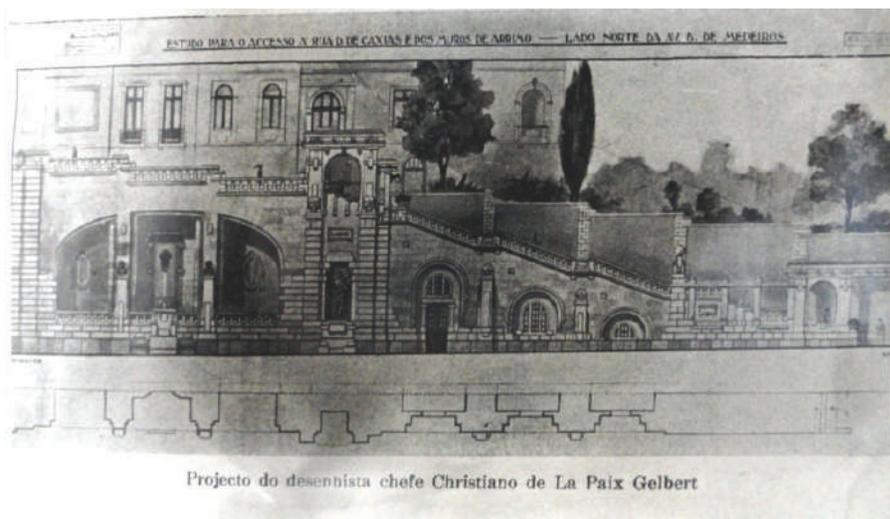


Figura 6: projeto para o Viaduto da Avenida Borges de Medeiros, o primeiro encontrado, que leva a assinatura de Gelbert. Fonte: Acervo EPAHC.

Ainda durante a administração de Alberto Bins, Gelbert assumiu o Plano Geral da Exposição do Centenário Farroupilha que ocorreu em 1935. Nessa época, Gelbert tem a grande oportunidade de participar como autor de diversos projetos de pavilhões daquela que seria o prin-

cial símbolo da modernidade do Estado e “constitui um testemunho consistente das origens de um possível ‘caminho riograndense para arquitetura moderna.’”²⁶

O Plano Geral da Exposição foi desenvolvido por Gelbert a partir do *Plano de Embelezamento da Várzea* (atual Parque Farroupilha) de Alfred Agache, de 1929. O projeto manteve o eixo principal de Agache criando um grande pórtico de acesso que ligava ao Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul, o mais destacado do evento. Este pavilhão expressava a modernidade na sua concepção espacial interna, não possuindo qualquer parede portante, com dois vão livres de 30 metros cada um com apoios laterais e centrais, permitindo a livre organização do seu espaço interno. Outro pavilhão importante projetado pelo arquiteto foi o Cassino, que se localizava próximo ao lago e no qual ele trabalhou com uma variedade de planos e volumes arredondados, usando formas explicitamente navais derivadas do estilo *Art Déco*.

Seus principais projetos foram realizados na administração de Loureiro da Silva (1937-1943) de acordo com o *Plano de Urbanização* para o embelezamento da cidade, no qual o prefeito elaborou um grande plano de melhorias que incluía benfeitorias urbanas e novas edificações. Neste período, ele projetou diversas pontes para a canalização do Arroio Dilúvio, incluindo as pontes da Av. João Pessoa e da Av. Getúlio Vargas. A primeira deveria ter caráter monumental, segundo o Relatório de 1945, sendo feita em um único arco de concreto armado.



Figura 7: Prefeitura Nova. Perspectiva, projeto de 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56)

Muitos prédios importantes foram projetados por Gelbert e construídos neste período, como o Hospital de Pronto Socorro (1939-42), que acolhe o ângulo agudo formado pelas esquinas das Avenidas Venâncio Aires e Osvaldo Aranha por meio de uma superfície côncava de escala monumental. O edifício possui seis pavimentos e uma linguagem claramente racionalista. Outros edifícios da época seguem esta mesma linguagem, como o Centro de Saúde Modelo (1939) e o Mercado Livre (1937), que foi demolido. No *Plano de Urbanização* aparecem ainda vários projetos que não foram executados e alguns que o foram com modificações, como a nova sede para a Prefeitura Municipal, que ocuparia todo quarteirão atrás do Paço Municipal e contaria com oito pavimentos. Este edifício não foi executado na administração de Loureiro da Silva em virtude da 2ª Guerra Mundial, pois já havia sido feita a concorrência para tal.

Muito pouco do trabalho de Gelbert foi encontrado nas administrações que seguiram a de Loureiro da Silva até a data de sua aposentadoria como arquiteto municipal em 1954. O período foi marcado por grande instabilidade política, sendo que Porto Alegre teve dez prefeitos em onze anos. Assim, os projetos desenvolvidos pela seção de Arquitetura da Prefeitura iam sendo modificados. Encontramos alguns em publicações do jornal *Correio do Povo*, porém nada no Arquivo Municipal.



Figura 8 (esq.): Prefeitura Nova. Perspectiva do Projeto de 1944. Fonte: (Correio do Povo, 6/5/1944, 8)

Figura 9 (dir.): Prefeitura Nova, foto de 1958. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

Na administração de Antônio Brochado da Rocha (1943-1945), seguiram-se os estudos para implantação do Plano Diretor e, novamente, foi levantado o problema do novo edifício à Prefeitura Municipal, quando Gelbert desenvolve novo estudo, que agora ocuparia metade do quarteirão, sendo a outra metade ocupada por um edifício da iniciativa privada ligados por uma galeria que funcionaria como prolongamento da Avenida Júlio de Castilhos.²⁷ Apesar de não ter sido encontrado o projeto original do edifício construído, pelas imagens percebemos que se trata do mesmo projeto apresentado no jornal *Correio do Povo* e assinado por Gelbert com o acréscimo de mais cinco pavimentos.

Em 27 de junho de 1945, já na administração de Clóvis Pestana, foi noticiado no *Correio do Povo* que o novo edifício da Prefeitura seria construído no local do atual Mercado Público, que por sua vez seria demolido e um novo construído na Praça Assis Brasil (atual Praça Edgar Schneider). O jornal afirma que estariam “contribuindo para que se atenda melhor o público, para o embelezamento da cidade, afas-

27 (Correio do Povo 6/5/1944, 8)

tando do centro os pontos de reuniões suspeitas, espetáculo chocante aos olhos dos forasteiros.”²⁸ A nota informa que o projeto já estava em andamento, mas não apresentou imagens. Na notícia, a insatisfação dos locatários é grande e afirma que “ficou combinado um apelo ao interventor federal pela conservação do atual mercado.”²⁹ Ainda no governo de Pestana, é elaborada a 15ª Reunião do Plano Diretor de Urbanização e apresentado o projeto do futuro Mercado Público a ser construído na Praça Assis Brasil com a seguinte legenda: “Ante-visão do magnífico bloco arquitetônico de linhas belas e imponentes que constituirá o futuro Mercado Público de Porto Alegre. Amplo, adequado às suas finalidades, ele virá substituir o velho Mercado da Praça 15, em vias de demolição.”³⁰



Figura 10: Novo Mercado Público. Perspectiva, 1945. Fonte: (Correio do Povo 4/10/1945, 14)

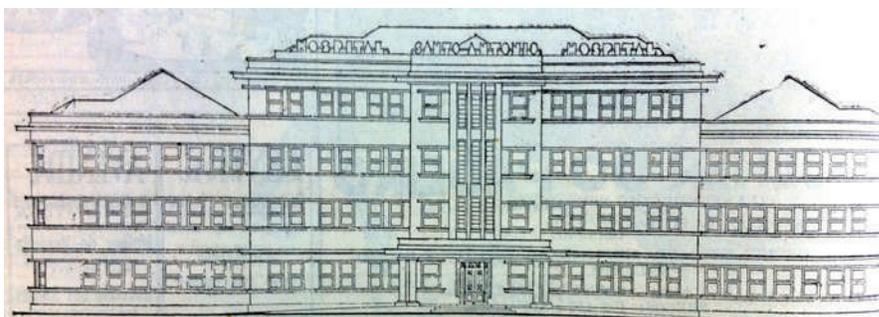


Figura 11: Hospital da Criança Santo Antônio.
Fachada, 1944. Fonte: (Correio do Povo 16/01/1944, 18)

28 (Correio do Povo 27/6/1945, 8)

29 (Correio do Povo 27/6/1945, 8)

30 (Correio do Povo 4/10/1945, 14-15)

A perspectiva de Bellanca é assinada por Gelbert e apresenta um grande edifício composto por um volume central mais alto, delimitado por duas torres desiguais. Alas de menor altura e menor extensão se projetam após as torres, terminando em pavilhões que retomam o tratamento e o gabarito do volume central. O conjunto é unificado por uma grande marquise que cobre os acessos ao Mercado. No mês seguinte à publicação, Pestana deixou a prefeitura e nenhum dos projetos teve seguimento.



Figura 12: Hospital da Criança Santo Antônio. Fonte: banco de Imagens UFRGS – Leituras da cidade.

Gelbert trabalhou 29 anos na Prefeitura Municipal e todos os seus trabalhos dizem respeito a obras públicas municipais, com exceção do Hospital de Criança Santo Antônio, que sendo iniciativa da Santa Casa de Misericórdia recebeu apoio de diversos órgãos públicos, incluindo a Prefeitura, que desenvolveu o projeto arquitetônico. Apesar de não ter a assinatura de Gelbert, o *Correio do Povo* de 1944 apresenta a fachada e afirma que foi “o projeto elaborado pela seção técnica da Prefeitura Municipal”³¹. Sendo Gelbert chefe de arquitetura da Prefeitura e tendo no currículo outros hospitais, imagina-se ter ficado a cargo dele este trabalho. O projeto simétrico, com o volume central mais alto, caracterizado por linhas horizontais, interceptado

31 (Correio do Povo 16/01/1944, 18)

ao centro por uma marcação vertical de aberturas, lembra o projeto para o Hospital de Pronto Socorro executado pelo arquiteto alguns anos antes. Construído através de doações, esta obra levou anos para ser finalizada. A construção final modificou a proposta de platibanda com o letreiro no coroamento por telhados aparentes.

Apesar de Gelbert ter licença para projetar apenas no âmbito municipal, existe no Arquivo Municipal o projeto para a residência em que morava na Rua Visconde do Rio Branco, aprovado em 1939, e o projeto de ampliação da mesma no ano de 1949. Gelbert assina como proprietário, tendo como construtor Rocha Freitas e Wierzchowski. Porém, por não haver assinatura de outro arquiteto, acredita-se que ele o tenha elaborado. Trata-se de uma casa em estilo *Art Déco* planejada para ser ampliada como dois sobrados geminados.

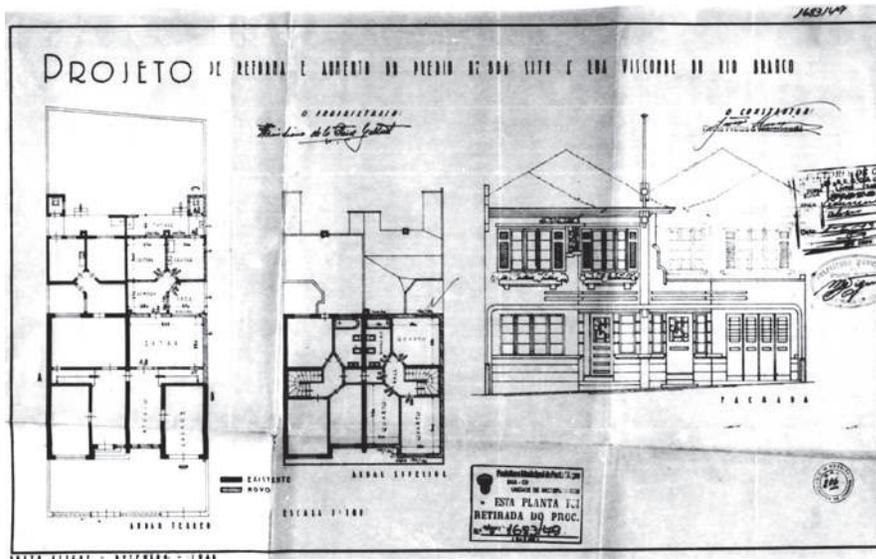


Figura 13: Residência. Projeto aprovado, 1949. Fonte: Arquivo Municipal de Porto Alegre.

A seguir é apresentada, em ordem cronológica, uma relação que contém os projetos levantados que levam a assinatura do arquiteto, ou foram elaborados pela Seção que ele chefiava, ou ainda que constem em seus relatórios anuais. As obras da Exposição do Centenário Farrroupilha foram atribuídas a Gelbert, conforme o relatório de

Alberto Bins³². Certamente, não estão mencionadas todas as obras por ele desenvolvidas, visto que muitos documentos não foram encontrados. Dos relatórios da Seção de Desenhos não foram encontrados os compreendidos entre 1930 e 1933, sendo que não há registro de nenhum projeto feito neste período na presente pesquisa. O período compreendido entre 1943 e sua aposentadoria (1953) foi o mais rarefeito em informações. Não foram encontrados relatórios da Seção de Obras após a administração de Loureiro da Silva, e o que é apresentado tem origem nos jornais locais, fazendo deste um período ainda desconhecido da carreira do arquiteto.

32 (M. A. BINS, 1936)

Obras levantadas sob autoria de Christiano de la Paix Gelbert

01

ESTUDO PARA VIADUTO NA AVENIDA BORGES DE MEDEIROS

Localização: Av. Borges de Medeiros – Porto Alegre.

Documento: Instrução de tombamento
Viaduto Otávio Rocha

Fonte: Acervo EPAHC

Situação: não construído



1927

03

ESCADARIA NA RUA JOÃO MANOEL

Localização: Rua Cel. Fernando Machado –
Porto Alegre.

Documento: Instrução de
Tombamento da Escadaria

Fonte: Acervo EPAHC

Situação: existente/tombada



1928

1928



02

ESCADARIA NA RUA DOM SEBASTIÃO

Localização: Rua Dom Sebastião – Porto Alegre.

Documento: Relatório da Seção
de Desenho de 1928

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: existente

////////////////// DESENHISTA CHEFE //////////////////// DESENHISTA CHEFE ////////////////////

OTÁVIO ROCHA //////////////////// OTÁVIO ROCHA //////////////////// OTÁVIO ROCHA

08

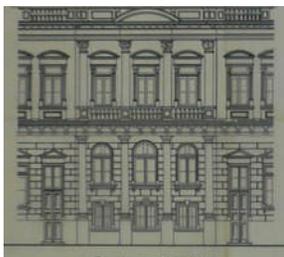
AUMENTO PALÁCIO MUNICIPAL

Localização: Rua Siqueira Campos, 1300—
Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: existente



1934

1929



07

PRAÇA OTÁVIO ROCHA

Localização: esquina da Av. Otávio Rocha e
Alberto Bins—Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: existente

1934

IMAGEM NÃO
LOCALIZADA EM
ACERVOS

09

BEBEDOURO PARA ANIMAIS NA PRAÇA DA MATRIZ

Localização: Praça da Matriz—Porto Alegre.

Documento: relatório da 3ª seção
da Diretoria de Obras de 1934.

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

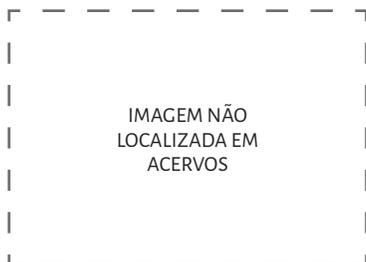
10

PROJETO DA SUB-DELEGACIA DE BELÉM NOVO

Localização: Belém Novo—Porto Alegre.

Documento: relatório da 3ª seção da Diretoria de Obras de 1934.

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho



1934

12

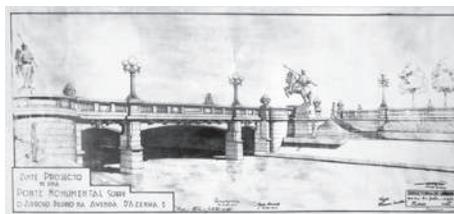
PONTE DA AVENIDA AZENHA

Localização: cruzamento da Azenha com a Av. Ipiranga—Porto Alegre.

Documento: relatório da Diretoria de Obras 1933/34.

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho.

Situação: existente



1934

1934



11

HIDRÁULICA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA - TRAPICHE E DEPÓSITOS E CASA DE MORADIA

Localização: Rua Voluntários da Pátria—Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho.

Situação: existente

16

PAVILHÃO DAS INDÚSTRIAS DO RIO GRANDE DO SUL

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR

Situação: demolido



1935

18

PAVILHÃO DAS INDÚSTRIAS ESTRANGEIRAS

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR

Situação: demolido



1935

1935



17

CASSINO

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR

Situação: demolido

20

PAVILHÃO DO PARANÁ**Localização:** Parque Farroupilha – Porto Alegre.**Documento:** Catálogo da Exposição**Fonte:** ArqCentro-PROPAR**Situação:** demolido

1935

1935



19

PAVILHÃO DA AGRICULTURA**Localização:** Parque Farroupilha – Porto Alegre.**Documento:** Catálogo da Exposição**Fonte:** ArqCentro-PROPAR**Situação:** demolido

1935



21

PAVILHÃO DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL**Localização:** Parque Farroupilha – Porto Alegre.**Documento:** Catálogo da Exposição**Fonte:** ArqCentro-PROPAR**Situação:** demolido

22

PAVILHÃO DA INSPETORIA FEDERAL DE ESTRADAS

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR



1935

24

EMBARCADOURO, MIRANTE E PONTE DA EXPOSIÇÃO

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR

Situação: existente



1935

1935



23

PAVILHÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: Catálogo da Exposição

Fonte: ArqCentro-PROPAR

Situação: demolido

//////////

ARQUITETO

CHEFE

//////////

ARQUITETO

CHEFE

//////////

ARQ

ALBERTO

BINS

////////////////////

ALBERTO

BINS

////////////////////

ALBERTO

BI

28

**HOSPITAL DE PRONTO
SOCORRO - HPS****Localização:** Av. Osvaldo Aranha s/n—Porto Alegre.**Documento:** projeto**Fonte:** Arquivo Histórico Moysés Vellinho**Situação:** existente

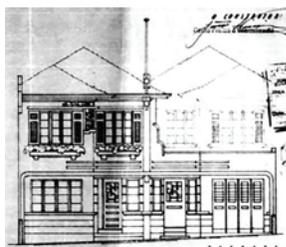
1939/42

30

PONTE DA JOÃO PESSOA**Localização:** cruzamento da João Pessoa com a Av. Ipiranga – Porto Alegre.**Documento:** projeto**Fonte:** Arquivo Histórico Moysés Vellinho**Situação:** existente

1939

1939



29

RESIDÊNCIA**Localização:** Rua Visconde do Rio Branco, 820 – Porto Alegre.**Documento:** microfilme.**Fonte:** Arquivo Municipal da Prefeitura de Porto Alegre.**Situação:** existente

ARQUITETO CHEFE



ARQUITETO CHEFE



ARQ



JOSÉ LOUREIRO DA SILVA



JOSÉ LOUREIRO DA SILVA



JOSÉ L

32

PONTE DA GETÚLIO VARGAS

Localização: cruzamento da Av. Getúlio Vargas com a Av. Ipiranga – Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: existente



1940/41

1940



31

**UNIÃO DOS FUNCIONÁRIOS
MUNICIPAIS DO RS**

Localização: centro - Santa Maria – RS.

Documento: foto

Fonte: Revista do Globo, 30/11/1940

Situação: não localizado

1941



33

CENTRO DE SAÚDE MODELO

Localização: Praça Daltro Filho – Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: seção cadastro SMAM

Situação: existente

34

PRAÇA PIRATINI**Localização:** Praça Piratini – Porto Alegre.**Documento:** projeto**Fonte:** Arquivo Histórico Moysés Vellinho**Situação:** existente

FIG. n.º 34 – Praça Piratini, ao entroncamento da rua da Assis com a St. João Pessoa prolongada, circa 1941 criada por esta Administração.

1941

36

HIDRÁULICA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA - USINA DE RECALQUE**Localização:** Rua Voluntários da Pátria, 200 – Porto Alegre.**Documento:** projeto (sem assinatura)**Fonte:** Arquivo Histórico Moysés Vellinho**Situação:** existente (parcialmente)

1941

1941



35

PEDESTAL DA ESTÁTUA BENTO GONÇALVES**Localização:** Praça Piratini – Porto Alegre.**Documento:** projeto**Fonte:** Arquivo Histórico Moysés Vellinho**Situação:** existente

//////////

ARQUITETO

CHEFE

//////////

ARQUITETO

CHEFE

//////////

ARQ

//////////

JOSÉ LOUREIRO DA SILVA

//////////

JOSÉ LOUREIRO DA SILVA

//////////

JOSÉ L

38

PONTE DE RUA SANTANA

Localização: Cruzamento da Av. Ipiranga e Av. Santana—Porto Alegre.

Documento: projeto

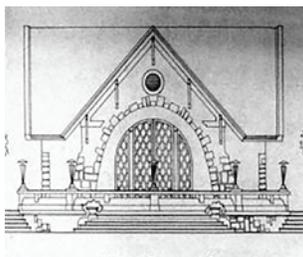
Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: construído o projeto de 1949 (simplificado)



1943/49

1942



37

DANCING PARQUE FARROUPILHA

Localização: Parque Farroupilha —Porto Alegre.

Documento: projeto

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho

Situação: não construído

1943*



39

BAR E POSTO DE AUTOS

Localização: Não identificada — Porto Alegre.

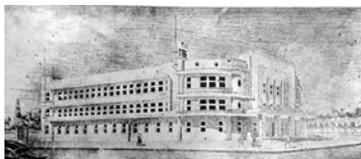
Documento: perspectiva

Fonte: (Á. FRANCO 1940, 657)

Situação: não localizado

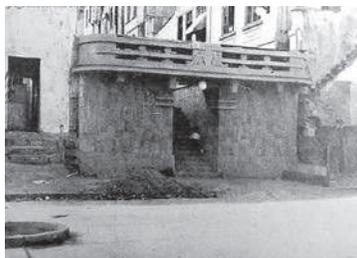
** Não há referência de datas nos projetos, por isso foi usado ao ano de 1943, uma vez que devem ser anterior a este período por estarem em publicações com esta data.*

40

**PARQUE ESCOLAR
CRUZ VERMELHA****Localização:** Sanatório Belém –
Porto Alegre.**Documento:** perspectiva**Fonte:** (Á. FRANCO 1940, 659)**Situação:** não construída

1943*

42

BELVEDERE RUA 24 DE MAIO**Localização:** Rua 24 de Maio – Porto Alegre.**Documento:** Um Plano de Urbanização**Fonte:** (SILVA, 1943)**Situação atual:** existente.

1943*

1943*



41

SEDE DA PREFEITURA MUNICIPAL**Localização:** Praça Montevideú, 10 –
Porto Alegre.**Documento:** perspectiva**Fonte:** (SILVA 1943)**Situação:** existente – projeto alterado

ARQUITETO

CHEFE



ARQUITETO

CHEFE



ARQ



JOSÉ LOUREIRO DA SILVA



JOSÉ LOUREIRO DA SILVA



JOSÉ L

46

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

Localização: Próximo ao porto – Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: (SILVA, 1943)

Situação atual: não construído.



1943*

48

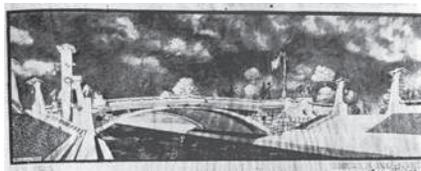
PONTE NA AVENIDA BORGES DE MEDEIROS

Localização: Cruzamento da Av. Ipiranga com o prolongamento da Av. Borges de Medeiros – Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: (SILVA, 1943)

Situação: não construída



1943*

1943*



47

CENTRO DE DIVERSÕES

Localização: Parque Farroupilha – Porto Alegre.

Documento: perspectiva.

Fonte: (SILVA, 1943)

Situação atual: não construído.

** Não há referência de datas nos projetos, por isso foi usado ao ano de 1943, uma vez que devem ser anterior a este período por estarem em publicações com esta data.*

50

HOSPITAL DA CRIANÇA SANTO ANTÔNIO

Localização: Bairro Navegantes – Porto Alegre.

Documento: fachada

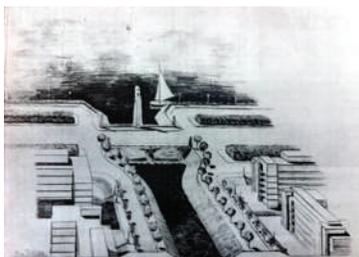
Fonte: Jornal Correio do Povo, 16/01/1944

Situação: construído



1944

1943*



49

PONTE NA AVENIDA BEIRA – RIO

Localização: Cruzamento da Av. Ipiranga com a projetada Avenida Beira-Rio, na desembocadura do Riacho – Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: (SILVA, 1943)

Situação: não construída

1944



51

PREFEITURA NOVA

Localização: Praça Montevideú, 10 – Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: Correio do Povo, 6/5/1944

Situação: existente – projeto alterado

52

NOVO MERCADO PÚBLICO

Localização: Praça Edgar Schneider –
Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: Correio do Povo, 4/10/1945

Situação: não executado



1945

54

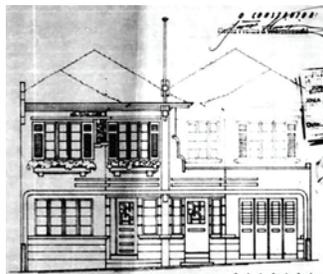
AMPLIAÇÃO DE RESIDÊNCIA

Localização: Rua Visconde do Rio Branco,
820 – Porto Alegre.

Documento: microfilme.

Fonte: Arquivo Municipal da
Prefeitura de Porto Alegre.

Situação: existente



1949

1949



53

ESTÁDIO DE PORTO ALEGRE

Localização: Avenida Carlos Barbosa –
Porto Alegre.

Documento: perspectiva

Fonte: Jornal Correio do Povo, 14/06/1949

Situação: não construída

////////// ARQUITETO CHEFE //////////

///// DIRETOR DE ARQUITETURA /////

////////// PRESTANA //////////

////////// ILDO MENEGHETTI //////////

1953

**GELBERT
APOSENTOU-SE**

CARGOS OCUPADOS POR CHRISTIANO DE LA PAIX GELBERT

Desenhista chefe – 1925

Arquiteto chefe – 1932

Diretor de arquitetura – 1946

PREFEITOS DE PORTO ALEGRE DURANTE OS PROJETOS LISTADOS

Otávio Rocha – 15 de outubro de 1924 a 27 de fevereiro de 1928

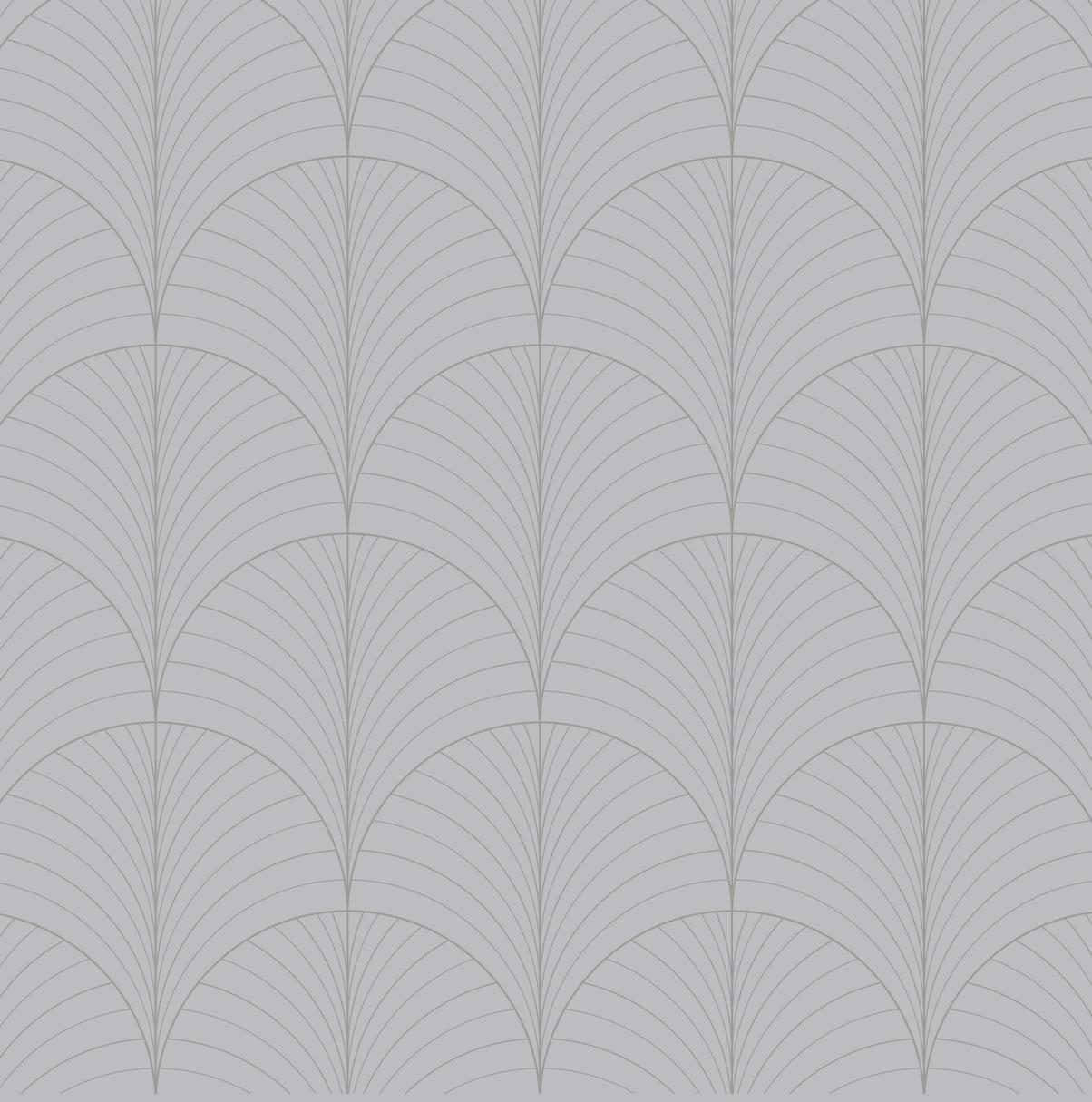
Alberto Bins – 27 de fevereiro de 1928 a 22 de outubro de 1937

José Loureiro da Silva – 22 de outubro de 1937 a 15 de setembro de 1943

Antônio Brochado da Rocha – 15 de setembro de 1943 a 14 de maio de 1945

Clóvis Pestana – 14 de maio de 1945 a 6 de novembro de 1945

Ildo Meneghetti – 15 de julho de 1948 a 1 de fevereiro de 1951



03



CAPÍTULO 3

PROJETOS DAS ADMINISTRAÇÕES DE OTÁVIO ROCHA (1924-1928) E ALBERTO BINS (1928-1937)

Desde o início da República, uma elite política de formação positivista, liderada por Júlio de Castilhos, assumira o controle político de Estado, implantado um regime de cunho científico, baseado na doutrina comteana, no princípio do continuísmo e no lema republicano “ordem e progresso”. O positivismo castilhista, agrupado no Partido Republicano Riograndense (PRR) e voltado a um projeto de modernização conservadora, governou o estado por mais de trinta anos, e manteve em Porto Alegre o intendente José Montaury, sempre fiel ao governador, ao partido e ao lema “conservar melhorando”.³³

A hegemonia do PRR no Estado fez com que Porto Alegre tivesse por quarenta anos apenas três prefeitos: José Montaury (1897-1924), Otávio Rocha (1924-1928) e Alberto Bins (1928-1937). Com uma política norteada pelo lema de “conservar melhorando”, a capital passou por intensas transformações urbanísticas, marcadas pelo grande crescimento urbano e populacional neste período. Ainda na administração de Montaury, em 1912, foi criada uma Comissão de Melhoramentos e Embelezamento, com a intenção de tratar os problemas urbanos e criar um plano de melhoramentos da cidade. *O Plano*

Geral de Melhoramentos ficou a cargo do arquiteto-engenheiro João Moreira Maciel, que integrava a Comissão desde a sua criação como auxiliar técnico.

Com uma proposta de alterar a cidade através do prolongamento e alargamento de vias, com a criação de novas avenidas, propondo a canalização do Riacho e projetos para praças e parques, Maciel apresentava em 1914 o *Projeto de Melhoramentos e Orçamento de Porto Alegre*, composto por uma planta baixa e pelo orçamento detalhado das obras projetadas. Em seu livro, Souza apresenta e analisa o Plano, explicando a hipótese de que o modelo haussmanniano o tenha influenciado:

Cortar grandes quadras para facilitar a circulação ou sanear fundos de quintal, prolongar e alargar, encurtar distâncias, transpor e tornar mais rápido o trânsito foram as palavras de ordem da Paris haussmanniana. Se Maciel e seus companheiros se espelharam nessa sequência de procedimentos ao elaborar o Plano, nada foi dito. No entanto, é certo que fizeram uso deles. No seu relatório, por inúmeras vezes ele os relaciona e assume textualmente que espera que seu projeto atenda às necessidades crescentes do trânsito, da beleza e da higiene de Porto Alegre.³⁴



Figura 14: Planta do Plano Geral de Melhoramentos de João Moreira Maciel, 1914. Fonte: (ABREU FILHO, 2006, 49)

Abreu apresenta as estratégias de propostas por Maciel no Plano, destacando sua preocupação com o modelo positivista:

O Plano Geral proposto procura integrar os aspectos técnicos e teóricos-metodológicos do urbanismo da época com o lema dos republicanos rio-grandenses “Conservar melhorando”, diretamente inspirado no positivismo de Auguste Comte. Logo de saída, Maciel inverte o lema, introduzindo seu Relatório e nele indicando sua clara prioridade aos melhoramento em detrimento da conservação: “Melhorar conservando” tal foi o critério que adoptamos no estudo do projecto que nos vae occupar.³⁵

Com uma política extremamente conservadora e prudente, o Intendente José Montaury deixou a prefeitura para Otávio Rocha em 1924 sem que parte significativa do Plano houvesse sido implantada. Postura completamente oposta à do engenheiro Otávio Rocha que, em apenas quatro anos, colocou em prática uma série de intervenções urbanas, que deram início às mudanças na estrutura da cidade. Começaram a ser abertas as primeiras avenidas e criadas novas ruas propostas, além de remodelar a iluminação e o abastecimento de água.

Otávio Rocha criou a 6ª Seção da Comissão Especial de Obras Novas, formada pelos engenheiros Adolpho Stern, Duílio Bernardi e Arcelyno de Carvalho, com o objetivo de resolver as questões relativas à implantação e à renovação da estrutura urbana da cidade (tráfego, saneamento e embelezamento) em maio de 1926. Christiano de la Paix Gelbert assumiu seu cargo na Prefeitura em 1925 como desenhista, sendo promovido e passando a atuar como Chefe da Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas. Este cargo permitiu que Gelbert participasse ativamente dos projetos e execuções das intervenções propostas pelo Plano, sendo o principal responsável pela solução arquitetônica de vários projetos, conforme ele mesmo afirma no Relatório da Seção de Desenho da Comissão de Obras Novas de 27 de agosto de 1928:

É preciso notar, que esta secção não se limita ao simples desenho ou cópia de projectos executados pelas Secções competentes, pois, trabalha na organização de vários projectos, sob sua própria respon-

sabilidade, exercendo também, a respectiva fiscalização, durante a sua execução em obra.³⁶

Um dos primeiros pontos atacados pela administração de Otávio Rocha foi a abertura da Avenida Borges de Medeiros, que envolvia importantes escavações e desapropriações. No Relatório de Otávio Rocha de 1927, encontramos a primeira referência a uma obra projetada por Gelbert ainda como desenhista. Ele foi responsável por um dos três estudos documentados para o Viaduto no entroncamento com a Rua Duque de Caxias. Embora seu projeto não tenha sido executado, isso mostra sua influência como desenhista, participando de um projeto de grande importância para a implantação do Plano de 1914, em paralelo com os engenheiros Duílio Bernadi e Manoel Itaquí.

Alberto Bins, vice de Otávio Rocha, assumiu em 1928, pelo falecimento deste, sendo reeleito no mesmo ano. Bins deu continuidade a todas as obras iniciadas durante o governo de Otávio Rocha, concluindo quase todas elas e iniciando outras que estavam programadas. Sua administração foi a de maiores transformações desde que o PRR estava no poder. Deixou o cargo em 1937, no Golpe do Estado Novo, por solidariedade ao Governador Flores da Cunha.

Durante a administração de Bins, a Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas desenvolveu uma dezena de projetos para a implantação das melhorias previstas no Plano Maciel. Muitos projetos previam ajustar questões urbanas, como as Escadarias da Rua General João Manoel e da Rua D. Sebastião, ambos de 1928 e da Rua Hilário Ribeiro em 1929. Problemas urbanos característicos do período, como o aumento do movimento de veículos de tração animal, fizeram com que fosse necessário o projeto de um novo bebedouro na Praça Barão do Rio Branco (hoje incorporada à Praça da Alfândega) construído em 1929. Participou também de projetos complementares para a Hidráulica Moinhos de Ventos e da fiscalização das obras cujo projeto e execução estiveram a cargo da firma Ulen & Cia em 1929.

No relatório de 1929, Bins reforça que o trabalho da seção de Desenho era muito mais que cópia de projetos e que funcionava como uma seção de arquitetura, desenvolvendo, fiscalizando e orçando os projetos:

A Secção de Desenho da Comissão de Obras Novas, instituída para celebração completa, inclusive dos cálculos de estabilidade, orçamentos, etc. dos projetos de construcções a cargo daquelle departamento, attendendo, ao mesmo tempo, à direção technica e artística das obras em execução, teve seus encargos desenvolvidos no período deste relatório.³⁷

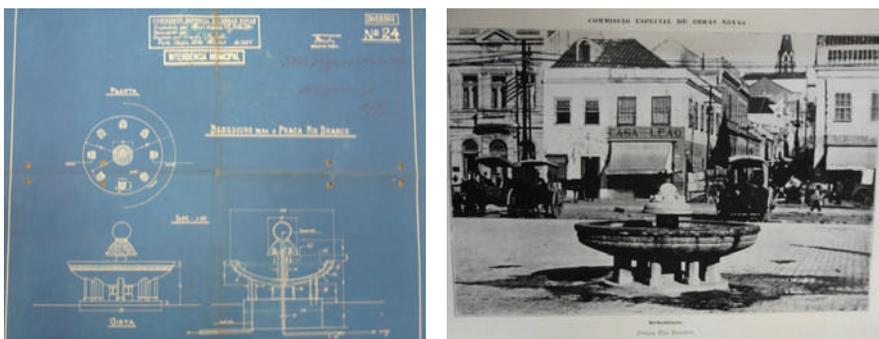


Figura 15 (esq.): Bebedouro para Praça Rio Branco; Projeto, 1929. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

Figura 16 (dir.): Bebedouro para Praça Rio Branco. Foto. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo.

Até 1933 não havia regulamentação profissional para engenheiros e arquitetos, e percebe-se uma grande dificuldade em conceituar os profissionais e suas habilidades e atribuições, mesmo depois que o Decreto Federal N.º 23.569³⁸ foi instituído. Na pesquisa que realizou nos arquivos do CREA sobre os arquitetos e construtores do Rio Grande do Sul no período de 1892 a 1945, Weimer percebe uma grande confusão na documentação e afirma que era comum que se chamasse arquitetos de desenhistas:

No sentido conceitual, a maior dificuldade consistia na definição do que seria um “arquiteto”. (...) A documentação demonstrou sobejamente que um mesmo profissional assinava trabalhos profissionais com o qualificativo de arquiteto, engenheiro, topógrafo, construtor, projetista e desenhista (ou desenhador), fiscal, e assim por diante, em conformidade com o trabalho que circunstancialmente estava realizando. Nas circunstâncias oficiais, todos eram qualificados ou contratados, quando era o caso como engenheiros. Até mesmo a hoje

37 (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929, 195)

38 (Decreto Federal N.º 23.569 1933)

simplíssima diferenciação entre arquiteto – aquele que concebe a obra – e desenhista – aquele que gráfica a obra concebida – não era clara. Diversas evidências demonstram que era comum que arquitetos se definissem como “desenhistas”.³⁹

Com a regulamentação da profissão, Gelbert solicitou registro junto ao CREA e passou a ser arquiteto Chefe da 3ª seção da Diretoria de Obras, que tinha a incumbência de “organizar projetos, orçamentos e estudos arquitetônicos, levantamentos cadastrais, levantamento e avaliação de próprios municipais.”⁴⁰ Já como arquiteto, Bins incumbe Gelbert de projetar o Plano Geral e os Pavilhões para a Exposição planejada para a comemoração do Centenário da Revolução Farroupilha, que será mais bem apresentada no próximo capítulo.

A grande expansão urbana da cidade trouxe a necessidade de novos estudos urbanos. Em 1935, os engenheiros da Prefeitura, Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria elaboraram a *Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre*, que contava com um plano de avenidas e uma série de estudos para a cidade, os quais foram apresentados em uma Exposição de Urbanismo em 1936. Abreu analisa o trabalho dos técnicos municipais e apresenta a colaboração de Gelbert como sendo responsável pela linguagem estética dos projetos apresentados:

O desenhistas Álvaro Gonzaga e Francisco Bellanca, e o arquiteto Christiano de la Paix Gelbert, a época único arquiteto da Municipalidade, participaram de forma significativa na elaboração dos estudos e planos reunidos na Exposição e posteriormente editados, conferindo aos mesmos uma boa parte de sua linguagem formal (ou “plástica”, como se referia Paiva).⁴¹

Tudo indica que nenhum dos projetos de Gelbert para *Contribuição* foi efetivamente construído, mas percebemos a mesma linguagem abstrata, inspirada no racionalismo (A. Perret, T. Garnier) e no *Art Déco* (Mallet-Stevens, R. Hood) que o arquiteto utiliza nos seus projetos, que serão vistos nos próximos capítulos, a partir de 1935, para Exposição Farroupilha e a administração de Loureiro da Silva. No

39 (WEIMER, 2004, 7)

40 (C. d. GELBERT, 1934, 1)

41 (ABREU FILHO, 2006, 102)

projeto da sede para o clube Veleiros do Sul, vemos forte influência da arquitetura naval também utilizada no Pavilhão do Cassino, projetado para a Exposição do Centenário Farroupilha.

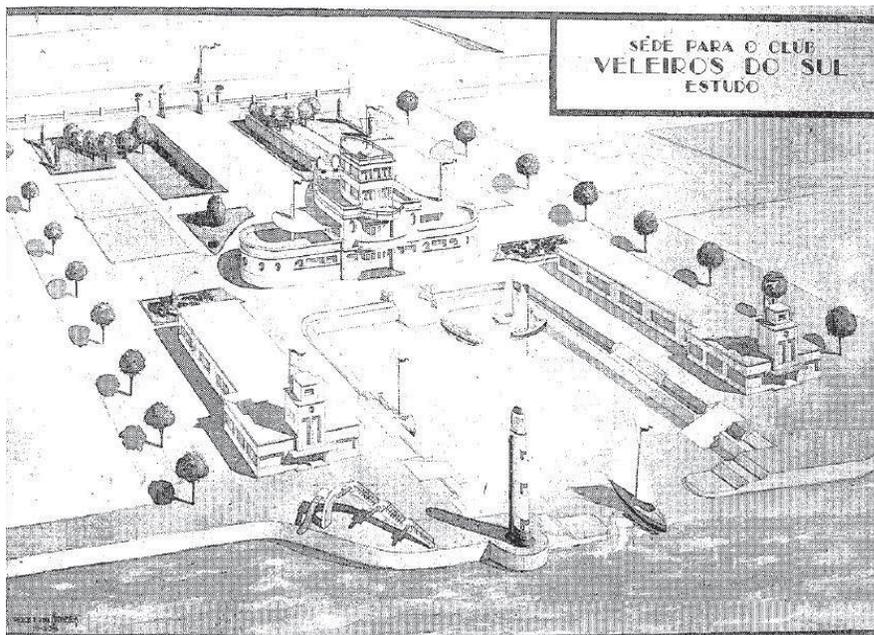


Figura 17: Projeto para Sede do Clube Veleiros do Sul. Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre. 1938. Fonte: (UBATUBA DE FARIA e PAIVA 1938, 140)

A participação de Gelbert foi intensa na implantação do *Plano Geral de Melhoramentos*, como veremos a seguir nos principais projetos do período. Ele demonstra grande habilidade para projetar espaços urbanos, como escadarias e praças, aplicando a linguagem do ecletismo, que tradicionalmente reforçava o caráter do governo positivista do PRR. Apenas no final da gestão de Bins, mais precisamente após 1935, é que Gelbert começa a utilizar em seus projetos uma linguagem mais abstrata, substituindo os ornamentos de caráter eclético por formas geometrizadas e características do *Art Déco*, influenciado pelas novas tendências de vanguarda que parece ter assumido nos projetos da exposição do Centenário Farroupilha. Os seus últimos projetos do período, que foram o abrigo de bondes da Praça Parobé e a ampliação do abrigo da Praça XV, mostram claramente esta mudança de estilo que seria seguido nos anos seguintes.



Estudo para o Viaduto da Avenida Borges de Medeiros (1927)

Um dos principais pontos atacados pelo Plano Geral de Melhoramentos de 1914 foi melhorar o trânsito entre o centro e os bairros. Para isso, criou novas vias e propôs o alargamento e prolongamento de ruas estratégicas. Uma importante intervenção viária foi a abertura da Avenida Borges de Medeiros, que previa um alargamento em toda extensão da Rua General Paranhos, o prolongamento ao norte até a praça XV e ao sul até a Rua Coronel Genuíno. A obra seria de extrema importância para a estrutura viária da cidade, porém dependia de várias desapropriações para sua implantação. Quando Otávio Rocha assumiu a Prefeitura em 1924, esta obra estava apenas sendo iniciada.

O projeto de Maciel previa uma rua com 13 metros de largura que, segundo Otávio Rocha, “era apenas uma obra de higiene e embelezamento, e não uma obra de viação”⁴², uma vez que não descongestionaria o tráfego de veículos e a circulação de bondes. Criada em 1926 por Otávio Rocha, a Comissão de Obras Novas propôs então alargar a Avenida para 21 metros, por onde correria uma linha dupla de bondes separada por canteiros centrais com iluminação e arborização.

Outro ponto que precisou ser revisto foram as rampas de acesso à Avenida Duque de Caxias, que estavam com 9% e 12% de declividade e foram rebaixadas para 1% e 5% prevendo a construção de um Viaduto de “cimento armado em arco rebatido, por onde se fará a passagem da Avenida Duque de Caxias. O acesso a esta Rua vai se dar por uma escadaria em forma elíptica e um elevador, ambos situados fora do gabarito da Rua.”⁴³

42 (ROCHA, 1925)

43 (SOUZA 2010, 209)

Após serem iniciadas as escavações, o projeto foi aperfeiçoado, passando a largura para 30 metros e alterando o perfil na faixa entre a Rua Duque de Caxias e a Praça Montevideú, a fim de melhorar a perspectiva e a visualização do Viaduto, que passa a ser um elemento de destaque da intervenção. O engenheiro Fernando Martins explica esta modificação num estudo organizado pela Comissão de Obras Novas e apresentado em agosto de 1926 ao prefeito:

Nella o perfil é francamente convexo, apresentando deselegante lombo, com todos os inconvenientes já tão conhecidos dos urbanistas. No caso, rouba-nos a vista do Viaducto, desde a Andrade Neves para jusante e dá ao observador a desagradável impressão de que as calçadas terminam bruscamente no ar, enquanto os edificios que as bordam mergulham sobre horizonte aparente.⁴⁴

Isso mostra que a modificação suaviza o aclave da nova Avenida, permitindo uma visada contínua da perspectiva ao longo do percurso. Em seguida, Martins explica que foram elaborados três estudos de diferentes profissionais para a solução arquitetônica, tamanha era a importância do viaduto na proposta para a nova Avenida:

Um dos problemas mais interessantes na constucção da Avenida é o projeto do Viaduto Duque de Caxias e do systema de acesso das ruas Fernando Machado e Jeronymo Coelho aquella. Sendo um problema que, pela sua natureza, entrelaça intimamente a feição esthetica com a utilitária e passível de várias soluções felizes, o Director de Obras Novas provocou o concurso de mais de um profissional para que estudassem com carinho este empreendimento.⁴⁵

Dois estudos se desenvolveram dentro da Comissão Especial de Obras Novas, sendo o primeiro de autoria do engenheiro Duilio Bernardi, que integrava a comissão juntamente com Adolpho Stern, e Arcelyno de Carvalho. O segundo foi elaborado por Christiano Gelbert, que trabalhava como desenhista chefe da Seção de Desenhos da Comissão Especial de Obras Novas. O terceiro estudo foi do engenheiro Manoel Itaquí, que segundo Moraes, era amigo do prefeito Otávio

44 (ROCHA 1927, 143)

45 (ROCHA, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1927, 146)

Rocha e em um “encontro casual com o intendente municipal e munido com um lápis e um pedaço de papel de embrulho, rabiscou o projeto na hora.”⁴⁶ O projeto escolhido, ainda na administração de Otávio Rocha, foi o de Manoel Itaquí, que posteriormente foi contratado para fiscalizar as obras que iniciaram na administração de Alberto Bins.

Percebemos a importância de Gelbert ao participar do processo de seleção do projeto para o viaduto com dois engenheiros renomados. Do projeto de Gelbert temos apenas uma vista da escadaria que mostra a linguagem eclética que ele utilizará no início de sua carreira (balastradas, colunas, cornijas, rusticação). Bastante escultórico, o projeto apresenta uma fonte dividida em três nichos, ocupando a parte mais alta e plana, separada da escadaria em declive por uma espécie de pórtico com uma escultura humana encabeçada com a palavra *Labor*. Os três lances da escadaria principal são organizados por duas janelas e uma porta de alturas diferentes, obedecendo ao desnível com formato de arco. A finalização da escadaria se dá com uma espécie de pórtico com dois bancos e um pórtico menor na cabeceira. O uso de balastrada nos guarda-corpos e a rusticação em pedra na base e nas marcações das colunas serão elementos corriqueiros nas primeiras obras de Gelbert. A escadaria de acesso à Rua Duque de Caxias é organizada em quatro lances seguidos de três patamares junto à parte mais alta.

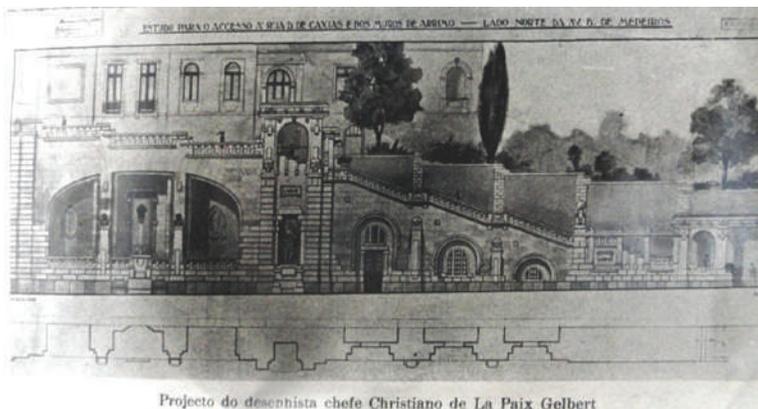


Figura 18: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Christiano da La Paix Gelbert, 1927. Vista. Fonte: Acervo EPAHC.

O trabalho de Duilio Bernardi apresenta a mesma vista da escadaria, utilizando-se de portas e nichos em arco, porém com menos elementos e tratando a escadaria como um plano limpo e mais contínuo, com base rusticada e balaustrada no topo. A proposta de Bernardi é mais “moderna” e unitária, evitando os diversos episódios que Gelbert utiliza em sua elevação. Cabe assinalar que os dois desenhos não mostram o projeto do Viaduto, nem de sua parte inferior junto à Avenida.

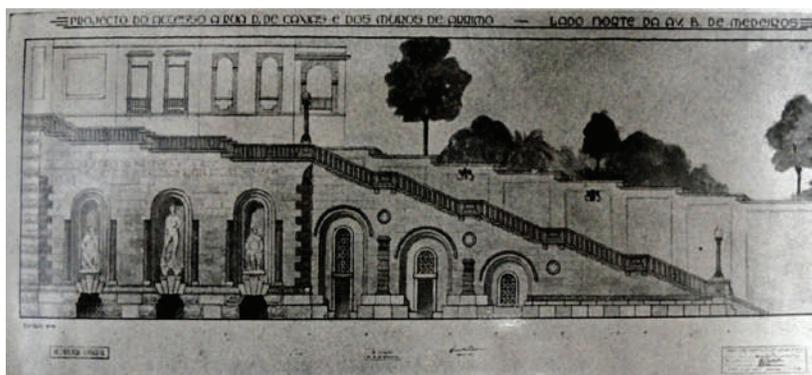


Figura 19: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Duilio Berdardi, 1927. Vista. Fonte: Acervo EPAHC.

O projeto de Manoel Itaqui apresenta duas características que o distinguem dos outros dois estudos. A primeira é o emprego da rampa escalonada, em substituição das escadarias. Este artifício parece inspi-

rado na “cordonata” projetada por Michelangelo para a subida da *Piazza Del Campidoglio*, em Roma (1538). Seu uso facilita grandemente a subida que se torna menos perceptível. Outra inovação importante é a projeção de metade do percurso por meio de um pórtico arqueado, que avança na calçada criando uma galeria. A axonometria, com o projeto de Itaqui, mostrou ser esta a solução que “merecia preferência entre os demais”⁴⁷, segundo Bins. As obras iniciaram em novembro de 1929, sendo que em 1931 já era aberto o tráfego de bondes pela Rua Duque de Caxias.

Desse modo a primeira intervenção de natureza urbana na cidade coincide com o início da carreira do arquiteto Christiano Gelbert, que desde que começou a trabalhar na Prefeitura Municipal participou de importantes projetos que fazem parte da história de Porto Alegre. O início de suas atividades mostra o quanto sua carreira estaria entrelaçada com a construção de uma nova imagem de cidade.

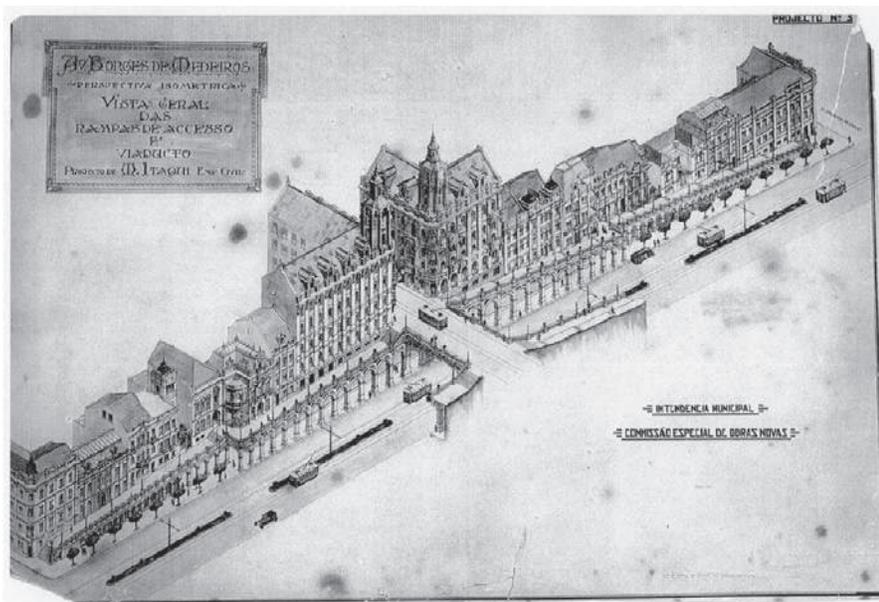


Figura 20: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Manoel Itaqui, 1927. Vista. Fonte: (MORAES 2003, 111)



Escadarias da Rua General João Manoel e Dom Sebastião (1928)

Durante a administração de Alberto Bins, foram implantadas várias melhorias, buscando resolver os problemas viários, sanitários e de embelezamento da cidade, seguindo o *Plano Geral de Melhoramentos* proposto em 1914 por Moreira Maciel. Uma das estratégias do plano consistia no saneamento e adaptação do antigo centro colonial às novas condições urbanas, levando em conta higiene e circulação. A área colonial de Porto Alegre se configurava entre o Mercado e a ponta da península, tendo como centro a Praça da Matriz no ponto mais alto da cidade. Algumas ruas, em áreas de grande declive, tornaram-se impossíveis de transitar, gerando becos que não permitiam a circulação e ainda acabavam servindo como depósitos clandestinos de lixo.



Figura 21: Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1929. Vista da rua Cel. Fernando Machado. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929)

Este era o caso da Rua General João Manoel, no trecho de ligação entre a Rua Fernando Machado e a Duque de Caxias, que terminava em um barranco intransitável no antigo Morro da Formiga. Do arruamento original da Vila de Porto Alegre, a ladeira preocupava o município desde 1883, quando surgiu a proposta de urbanizar o trecho. Porém o alto custo inviabilizou o projeto de ser executado, sendo “feita, entretanto a demarcação para evitar que se construa qualquer obra”⁴⁸. A Rua Duque de Caxias era uma das mais elegantes da capital, onde se localizavam as residências das famílias mais abastadas da cidade, o Palácio Piratini e a Catedral Metropolitana. O beco localizado naquela área trazia imenso prejuízo ao saneamento e visual da região, como explicou Bins no Relatório de 1929: “A zona compreendida entre o alto do morro e a rua Fernando Machado, aberta e abandonada, era receptáculo de clandestinos despejos de lixo e de junções de toda natureza, com grave damno a hygiene daquella zona”⁴⁹.

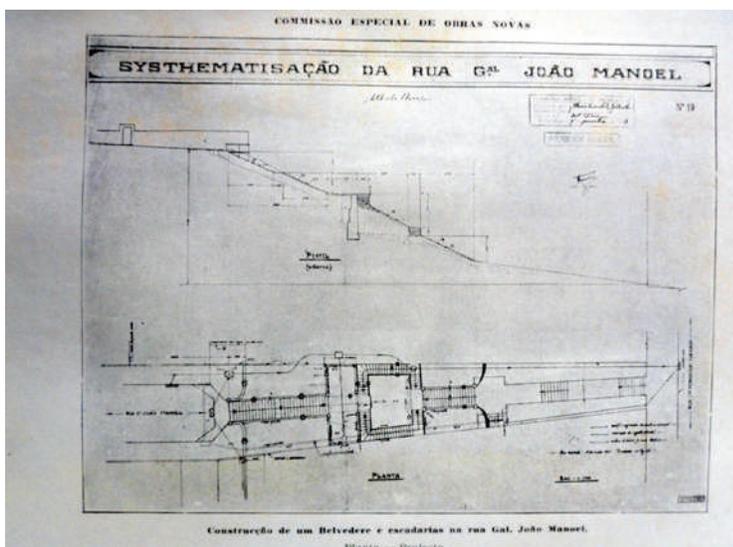


Figura 22: Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1928. Projeto. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929)

A solução foi criar um belvedere com escadaria, uma vez que o barranco exigia rampas com mais de 25% de inclinação. O projeto,

48 (S. d. FRANCO 2006, 226)

49 (A. BINS 1929, 195)

elaborado em 1928, ficou a cargo de Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas, chefiada por Christiano de la Paix Gelbert, que assina o projeto. O Plano de 1914 previa o alargamento da Rua Gal. João Manoel para 18 metros, mas no relatório apresentado pelo prefeito ele justifica que seria mais conveniente deixar a rua como era e alargar e prolongar a Travessa Araújo. Ele explica que essa ideia surgiu depois de pronto o projeto, já que esta seria a solução mais econômica. Nem no projeto, nem no Relatório de Moreira Maciel existe citação sobre o prolongamento da Rua Gal. João Manoel até a Rua Fernando Machado, o que provavelmente foi uma melhoria proposta pela Comissão de Obras Novas.

O projeto da escadaria se divide em três partes, sendo o seu início na Rua Duque de Caxias formado por um lance de escadaria central, com largura de dois metros, ladeado por dois taludes de grama. O acesso à escadaria se dá por duas praças laterais, com uma balaustrada geométrica, na qual dois bancos permitiam que se contemplasse a vista da orla do Guaíba, numa bela paisagem que hoje é interceptada por altos edifícios e pelo aterro. O primeiro lance chega a um amplo patamar do qual a escada parte dividida em dois lances mais estreitos, contornando um grande terraço de 36 metros quadrados e criando um pórtico em forma de arco, conformado pelo desnível da escada. Nesta parte, a balaustrada é substituída por um corrimão de ferro, também com linhas retas, proporcionando uma visão mais ampla da paisagem que se descortina para quem circula.



Figura 23(esq.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1929. Vista da Rua Duque de Caxias. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929)

Figura 24 (dir.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1969. Vista da Rua Duque de Caxias. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.)

A terceira parte é formada por mais três lances centrais com largura de 2 metros interceptados por patamares “naturais”, sem calça-

mento e com inclinação de 5%, que segundo Bins eram cobertos com areia grossa. A mesma balaustrada fechada, que acompanha o último lance da escadaria, faz o fechamento na chegada à Rua Cel. Fernando Machado. Um par de luminárias de ferro com cúpula circular de vidro marcava a chegada dos lances no terraço e no patamar maior, assim como na chegada à Rua Duque de Caxias.

A obra foi executada pela firma de Theo Wiederspahn, que venceu a concorrência, tendo início em 28 de agosto de 1928 e fim em 3 de fevereiro de 1929. A família Chaves Barcelos custeou um terço da despesa total da obra, uma vez que eram donos de dez terrenos na Rua Cel. Fernando Machado, atingindo toda a extensão da rua e queriam murá-los e edificar no alinhamento.

A escadaria foi tombada pelo Município como Patrimônio Histórico, com a intenção de preservar a identidade do centro de Porto Alegre. Além de importância arquitetônica, o belvedere teve importante influência na vida da população de Porto Alegre, conforme Instrução de Tombamento da EPAHC: “Ele proporcionou a artistas plásticos e poetas inspiração para seus trabalhos. Os moradores da redondeza e os transeuntes se detinham a admirar a paisagem, principalmente pelo belo pôr-do-sol do Guaíba.”⁵⁰

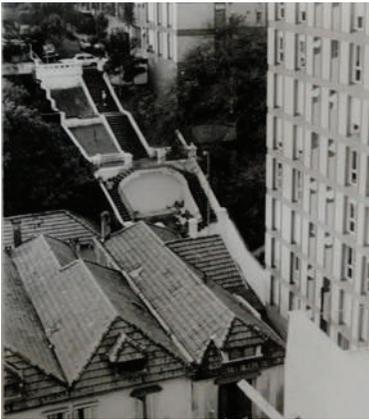


Figura 25 (esq.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, após 1981. Vista aérea. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.)

Figura 26 (dir.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, após 1981. Vista do grande patamar. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.)

50 (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.)

O crescimento da cidade influenciou o entorno da escadaria, que passou a abrigar edifícios altos, mudando completamente sua percepção. Nestes anos, muita história envolveu a escadaria. O plano diretor de 1959 previa a construção de um túnel que demoliria a obra, mas o projeto foi abandonado pela municipalidade devido a sua inviabilidade. Uma paineira que se localiza junto à escadaria, hoje entre dois edifícios, conseguiu sobreviver às mudanças após movimentos em prol da sua preservação. Hoje, bastante escura e deteriorada por limo e pichações, pouco mostra de seu aspecto original que se criou no final da década de 30, mas resiste como parte de uma época na qual seu percurso estava ligado ao desfrute visual da paisagem.

Também no ano de 1928, a Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas projetou uma escadaria para resolver o problema da forte rampa existente entre a Catedral Metropolitana e o Palácio Piratini, na Rua D. Sebastião. Esta fazia ligação da Rua Duque de Caxias com a Cel. Fernando Machado, e era depósito de todo tipo de imundície devido à grande inclinação que impedia a circulação de pessoas. A preocupação com a zona entre o Palácio e a Igreja começou em 1868, quando o Bispo Dom Sebastião Dias Laranjeira solicitou à Câmara Municipal que fosse aberta uma rua entre os edifícios, oferecendo quantia para desapropriação de casas que ali existiam. As desapropriações foram efetivadas em 1877, porém a área ficou abandonada até 1887, quando finalmente a rua foi aberta, já estando no estado insalubre de depósito de lixo. Apesar da nova rua, a forte rampa não facilitou a circulação de pedestres e o governo de Bins, através da Comissão de Obras Novas, resolveu construir uma escadaria.

O projeto não leva assinatura de seu autor, mas apenas de quem o copiou. Contudo deve-se atribuir a autoria a Gelbert, já que informações sobre o projeto da escadaria aparecem no Relatório da Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas de 1928⁵¹, na qual Gelbert assina como chefe de seção, descrevendo os trabalhos elaborados no período. Segundo o relatório, o projeto data de 21 de junho de 1928, sendo que suas obras foram iniciadas em 21 de fevereiro de 1929⁵².

51 (C. d. GELBERT 1928)

52 (A. BINS 1929, 197)

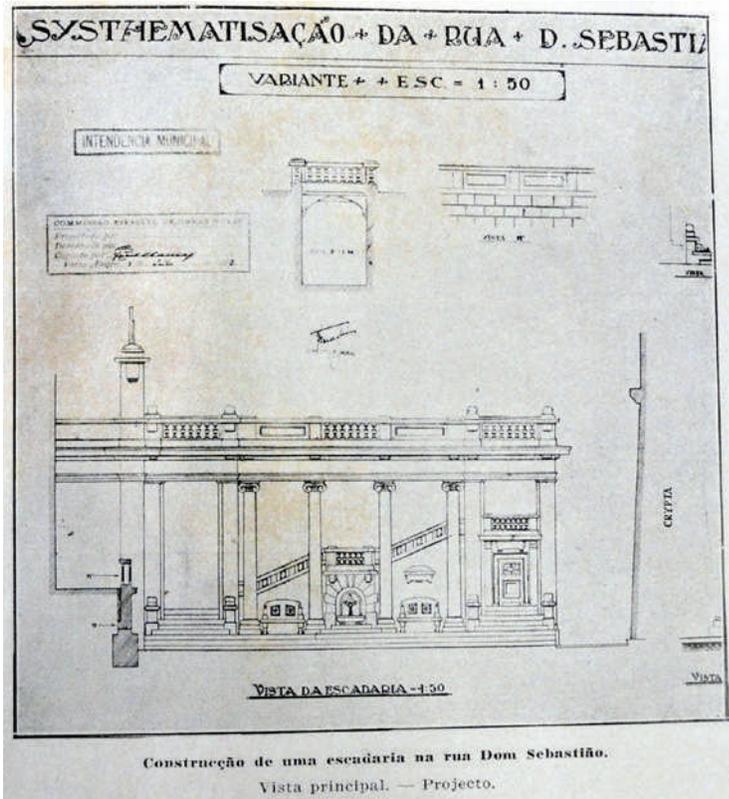


Figura 27: Escadaria R. Dom Sebastião, 1928. Projeto. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929, 196)

A escadaria começa num Belvedere entre os dois principais edifícios da cidade: o Palácio do Governo Estadual e a Catedral. O Palácio foi projetado pelo arquiteto Maurice Gras em 1909 e inaugurado em 1921. A Catedral foi objeto de um concurso em 1916, mas só foi iniciada em 1921, segundo um projeto encomendado ao Vaticano e assinado por Gianbattista Giovenale. O edifício foi concluído em 1986. Desse modo, nota-se que a escadaria estaria localizada entre os dois principais monumentos arquitetônicos da cidade. Essa condição implicava atitudes distintas em relação à escadaria anterior.



Figura 28: Escadaria Rua D. Sebastião. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br).

A escadaria é integrada a um muro de arrimo que divide o espaço em duas esplanadas. A primeira se localiza junto à Rua Duque de Caxias, definindo um espaço de separação entre o Palácio e a Catedral. Ela termina numa balaustrada, onde se vislumbra a paisagem a distância. Em 1928, contemplaria-se a parte baixa da cidade, o rio Guaíba e, a distância, a Praia de Belas.

Na primeira esplanada há uma abertura no solo que conduz ao primeiro lance da escadaria, desenvolvido paralelamente à Catedral. Este lance termina num patamar com balcão sobre a segunda esplanada, num nível mais baixo. Nesse ponto, a escadaria faz um giro de 90 graus à direita, atravessando um pórtico jônico com três intercolúnios e, chegando ao solo na outra extremidade. Na execução, foi criada uma pequena esplanada entre o pórtico e o último lance da escadaria.

Desde a esplanada inferior, a escadaria se apresenta como fachada de notável rigor clássico. São cinco intercolúnios, com três ao centro, demarcados por colunas jônicas e dois na extremidade, com pilares dóricos em leve projeção. A escadaria tem revestimento rusticado procurando dialogar tanto com o Palácio como com a Catedral. A sobriedade formal da obra aliada ao estilo eclético de base clássica harmoniza-se com os dois importantes edifícios vizinhos, parecendo que faz parte de ambos os projetos.



Projetos complementares para Hidráulica Moinhos de Vento (1929)

A Hidráulica Moinhos de Vento, inicialmente, era uma empresa privada, chamada Hidráulica Guaibense, que iniciou seus serviços em 1891⁵³. Captava água diretamente do Guaíba e distribuía para a população sem tratamento. A falta de filtragem causava grandes reclamações, e a Companhia não teve condições de importar os equipamentos por falta de capital. Em 1904, o intendente José Montaury de Aguiar Leitão adquiriu o sistema, que passou a ser explorado pela municipalidade. Montaury tinha como política modernizar a cidade, criando os serviços de infraestrutura urbana que Porto Alegre ainda não dispunha. O saneamento era uma das prioridades do seu governo. Construiu uma usina de recalques na Rua Voluntários da Pátria e reservatórios no Bairro Moinhos de Vento. A água deficientemente filtrada era amarelada e turva e muitos ainda se abasteciam de água provinda dos pipeiros⁵⁴.



Figura 29: Hidráulica Guaibense. Construção de novos tanques, 1909. Foto: Calegari. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

53 (Á. FRANCO 1940, 18)

54 Fornecedores de água pura provinda de vertentes na periferia.

No governo de Otávio Rocha, foi contratada a empresa norte-americana Ulen & Cia para desenvolver os projetos e a instalação dos equipamentos para tratamento e filtragem de água. Essas instalações foram inauguradas em 1928 e marcaram uma revolução na qualidade da água fornecida. O projeto esmeradamente detalhado encontra-se no arquivo do DMAE, da Prefeitura de Porto Alegre, incluindo os edifícios, os tanques e as redes de distribuição.



Figura 30: Hidráulica Moinhos de Vento, Torre. 1928. Foto: Ronaldo Bastos. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br)

No Relatório de Bins de 1929, consta que após a conclusão dos edifícios “notou-se uma desarmonia de linhas arquitetônicas entre estes e os da torre da Caixa d’água. Incumbiu-se então a Comissão de Obras Novas de adaptá-la ao mesmo estilo, aproveitando a oportunidade para aumentar o existente reservatório para mais dois metros de altura.”⁵⁵ O projeto da nova torre leva a assinatura de Christiano de la Paix Gelbert, chefe da seção de desenhos da Comissão de Obras

55 (A. BINS, 1929, 197)

Novas. No Relatório de Gelbert de 1929/30⁵⁶, este explica ainda que, além de desenvolver os projetos, era o responsável pelos cálculos de estabilidade, orçamentos e execução das obras. E acrescenta, além do projeto da torre, outros projetos complementares para a Hidráulica, como o portão de entrada, uma nova descarga para os motores a diesel e as escadarias entre as Ruas Santo Inácio, Hilário Ribeiro e Visconde do Mauá. Essas obras foram finalizadas em 29 de dezembro de 1929.

A torre demarca o eixo organizador do conjunto, alinhando-se com o pavilhão central do edifício da Hidráulica e com o portal de entrada. Tal como na escadaria da Rua Dom Sebastião, Gelbert percebe a necessidade de seguir o estilo das edificações existentes em sua intervenção. Em função disso, sua torre possui colunas de ordem jônica, tal como o edifício principal. Contudo, a torre busca ser um contraponto vertical a um conjunto de baixa altura, sinalizando a presença da Hidráulica desde a rua. Em função disso, Gelbert usa colunas colossais, assentadas sobre uma alta base. Nesse sentido, sua torre lembra aquela que Wiederspahn projetou para a Delegacia Fiscal, onde a entrada principal está inserida entre as bases das colunas jônicas. As colunas terminam num entablamento em projeção que é interrompido ao centro da fachada por uma janela, num recurso típico do maneirismo italiano do século XVI. Acima da cornija, no espaço da caixa d'água, surge uma janela termal romana com balcão.



Figura 31 (esq.): Torre da Hidráulica Moinhos de Vento, 2011. Fonte: Claudio Calovi Pereira

Figura 32 (dir.): Edifício da Delegacia Fiscal (atual MARGS), 2011. Fonte: Claudio Calovi Pereira

A torre tem uma terminação curiosa, com um telhado octogonal amparado por mísulas. Neste telhado, Gelbert buscou uma analogia com a cobertura do pavilhão central do edifício principal. Para ventilação da caixa d'água, Gelbert utiliza um lanternim central em forma de uma pequena abóbada. Conforme explicou Bins, a intenção era de harmonizar as linhas da antiga caixa d'água com as novas edificações. Percebemos que Gelbert foi feliz no seu arranjo, permitindo que a torre, inclusive, destaque-se do restante por sua altura e disposição, sem destoar do conjunto.



Figura 33 e Figura 34: Hidráulica Moinhos de Vento. Escadaria, 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930)

Localizada no eixo com a Torre e o Edifício, Gelbert também idealiza o novo portão de entrada, formado por um pórtico com cobertura de uma laje em projeção. Uma base de pedra procura seguir o padrão dos pilares do muro, encimados por um arranjo com pequenas colunas, apoiando a cobertura.

A preocupação com o ajardinamento da área tornou este espaço uma mistura de parque e equipamento público⁵⁷. Para resolver os desníveis do terreno, formado pelas Ruas Santo Inácio, Hilário Ribeiro e Visconde do Mauá, foram projetadas escadarias em taludes, que ligam platôs de grama, nos quais foram colocadas “três figuras clássicas de cimento em tamanho natural, executadas no atelier de escultura de João Vicente Friedrichs”⁵⁸.

Outro projeto que Gelbert apresenta no seu Relatório é de uma chaminé para descarga dos dois motores a diesel instalados junto à casa

57 (CALOVI 2009, 199)

58 (C. d. GELBERT, 1929/1930)

de Filtros Rápidos. Localizada no jardim, possuía poços de visita para manutenção. O desenho, de base retangular com extremidades curvas, tem a chaminé ocupando uma das extremidades, sendo na outra colocada uma floreira. A preocupação com os detalhes mostra o perfeccionismo do arquiteto, que transformava um escapamento em um elemento arquitetônico ajustado ao restante do espaço.

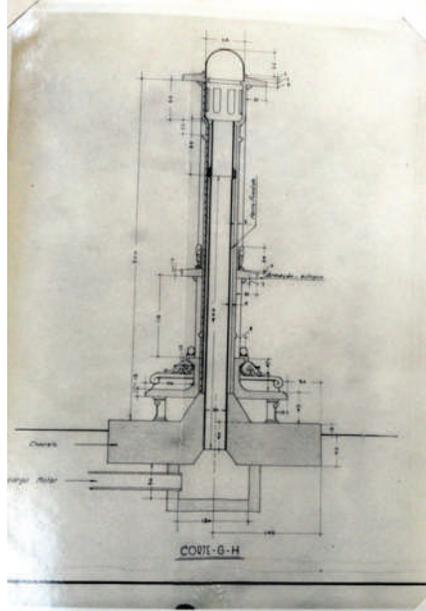


Figura 35 (esq.): Hidráulica Moinhos de Vento. Descarga dos Motores, foto de 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930)

Figura 36 (dir.): Hidráulica Moinhos de Vento. Descarga dos Motores. Projeto, 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930)

Praça Otávio Rocha (1929)

Com a intenção de desafogar o trânsito no centro da cidade, O *Plano de Melhoramentos* de Moreira Maciel de 1914 previa o alargamento e o prolongamento de diversas ruas. Um ponto de valorização foi o largo do Mercado Público e, para melhorar o acesso a este espaço, Maciel propôs o prolongamento da Rua São Rafael (hoje Alberto Bins) até a Praça XV, iniciando na Rua Cristóvão Colombo. Importante medida para melhorar o fluxo entre o Centro e o bairro Floresta, esta nova via enfatiza a atenção do urbanista de traçar radiais em direção ao centro.



Figura 37: Praça Otávio Rocha, 1930. Vista da esquina das Ruas Otávio Rocha e Alberto Bins. Foto: Ronaldo Bastos. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br)

No Relatório de 1925, o prefeito Otávio Rocha pontua a Rua São Rafael como uma das três artérias principais, para dar início à implantação do plano, juntamente com as Avenidas Júlio de Castilhos

e Borges de Medeiros⁵⁹. Modificando a proposta de prolongar a Rua São Rafael diretamente até o Mercado, o prefeito, juntamente com a Comissão Especial de Obras Novas, apresentou no mesmo relatório a solução de ligar a Rua São Rafael à Rua 24 de Maio (hoje Av. Otávio Rocha). Sendo uns dos acessos ao Mercado, a Rua 24 de Maio, conhecida como Beco do Rosário, sofria com o intenso trânsito, e Maciel havia previsto o seu alargamento no *Plano de Melhoramentos*.

O alargamento da Rua 24 de Maio e a sua ligação com a Rua São Rafael é outro importante problema que faz parte do nosso programa. Esta rua será ligada com Cristóvão Colombo e 24 de Maio, sendo esta alargada na face norte, entre as ruas Marechal Floriano e Dr. Flores. Aí deflexionando, vai bifurcar-se com São Rafael, ficando um largo de forma triangular, compreendido por este novo alinhamento, Rua Senhor dos Passos e face sul da Rua 24 de Maio.⁶⁰

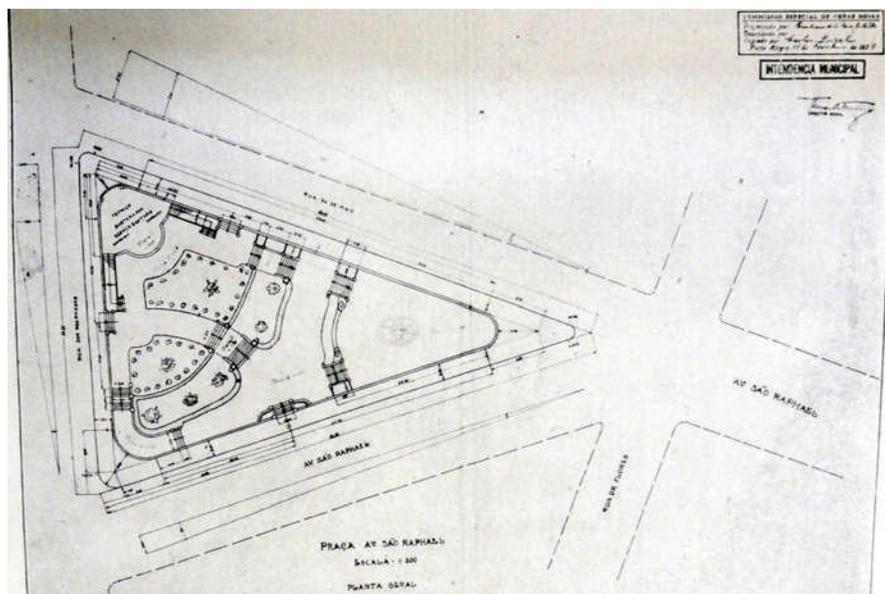


Figura 38: Praça Otávio Rocha. 1929. Planta baixa. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929)

O largo triangular que surgiu desta intervenção urbana foi desapropriado e transformado em praça pública. O projeto para a Praça foi

59 (ABREU FILHO, 2006, 61)

60 Relatório Alberto Bins, 1925. (S. d. FRANCO, 2006, 299)

desenvolvido por Christiano de la Paix Gelbert, que assina o trabalho com o carimbo da Comissão Especial de Obras Novas, em 19 de dezembro de 1929. Isto na administração de Alberto Bins, que apresenta o projeto em seu Relatório⁶¹ do mesmo ano. Inicialmente, chamada de Praça São Rafael, teve seu nome alterado para Praça Otávio Rocha em homenagem ao prefeito que deu início a esta intervenção urbana.

Por se tratar de um terreno em declive, a solução de Gelbert foi dividir a praça em quatro níveis que se ligam por escadarias. Adotando esta solução, Gelbert cria um muro em volta da praça para acomodar o terreno e define acessos específicos. No nível mais alto, na esquina das ruas Senhor dos Passos e 24 de Maio, acessa-se um terraço que serve como laje para os gabinetes sanitários para ambos os sexos, que fica semienterrado. Em eixo com a esquina, os banheiros recebem uma projeção semicircular ladeados por duas escadas simétricas que se conformam com a angulação do triângulo que dá forma ao lote. Três colunas de fuste duplo com capitel jônico estilizado apoiam o terraço em projeção, o qual tem o guarda-corpo geométrico, misturando ferro e concreto. A marcação das extremidades das escadas é feita por piras de concreto na parte inferior e floreiras na parte superior. O revestimento rusticado em pedra reforça o caráter eclético de toda composição e aparece em todos os muros que contornam o terreno.



Figura 39: Praça Otávio Rocha. 1929. Vista dos banheiros sob o terraço na esquina da Rua Senhor dos Passos com a Otávio Rocha. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929)

No primeiro nível abaixo do terraço localizam-se os banheiros. Neste nível é possível acessar a praça tanto da Rua 24 de maio como da Rua Senhor dos Passos a partir de duas escadas simetricamente dispostas. Três escadas levam ao terceiro nível, que permite acesso apenas pela Rua São Rafael, que Bins⁶² descreve como o acesso principal à praça. O quarto nível, na parte mais baixa, conforma a esquina das Ruas São Rafael com 24 de Maio, formando o ângulo agudo do triângulo. Neste espaço, foi criado um grande largo, alcançado por duas escadas dispostas simetricamente ao vértice. Platôs e taludes gramados compõem juntamente com as escadarias, acomodando o desnível. A organização em quatro níveis deixou a inclinação suave e os canteiros com vegetação arbustiva permitia a fácil visualização do conjunto.

Em 1937, Gelbert projeta uma “herma” (monumento que inclui um busto), em homenagem a Otávio Rocha, na esquina da Rua Otávio Rocha e Alberto Bins, remodelando o setor pelo rebaixamento do piso e, assim, criando o quinto nível para a Praça, que passa a ter acesso pela referida esquina. Obedecendo a simetria e o eixo já proposto para o ângulo agudo, ele monta uma composição centralizada de forma radial. O busto de Otávio Rocha ocupa o vértice que faz eixo com a esquina do círculo que organiza a composição. As escadas se desenvolvem em raios a partir do centro determinado. O projeto data de 30 de dezembro de 1937 e leva o carimbo da 4ª Seção da Diretoria de Obras e a assinatura de Gelbert, que havia sido promovido a arquiteto chefe em 1932.

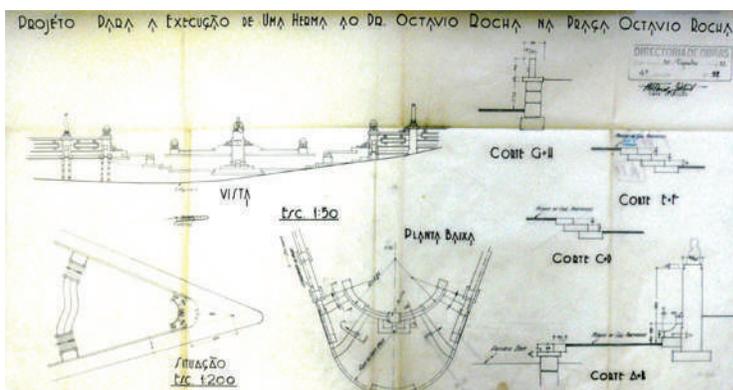


Figura 40: Praça Otávio Rocha, 1937. Projeto de uma herma ao Dr. Otávio Rocha. Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho.

Bem preservada, a praça segue com seus banheiros em funcionamento. A vegetação de grande porte tomou conta dos canteiros, que, com a falta de insolação, hoje não possuem mais gramado. Edifícios altos foram substituindo os existentes e a praça conforma um espaço livre e arborizado em meio à densificação do centro de Porto Alegre, apesar de ser pouco convidativa à circulação devido ao mureamento do seu entorno.



Figura 41: Praça Otávio Rocha, 2009. Vista do terraço sobre os banheiros. Fonte: (prati.com.br)



Abrigo de Bondes da Praça XV de Novembro e Praça Pereira Parobé (1935)

As duas praças que ladeiam o Mercado Público de Porto Alegre tornaram-se ponto dos bondes no Centro da capital gaúcha. O grande movimento de pessoas, carretas e bondes em função do Porto e do Mercado foi fundamental para esta situação. A Praça XV de Novembro é uma das mais antigas da cidade, porém sua urbanização só ocorreu com o final da construção do novo Mercado em 1869. O tradicional Chalé, que funciona como restaurante até os dias de hoje, foi construído em 1911 em substituição ao antigo que ali existia. Já a Praça Pereira Parobé surgiu do aterro do cais do Porto em 1919 e, inicialmente, a área foi destinada à construção de um Teatro Municipal. Em 1925, Otávio Rocha mandou construir uma praça pública, uma vez que o projeto do Teatro jamais se concretizou, a fim de atender à grande demanda de bondes no centro da cidade.

Ao lado do mercado havia uma vasta área de 3.200m², destinada ao Teatro Municipal. Como estivesse resolvido que o Teatro não seria aí construído, deliberei em transformar esse terreno em praça, para ser aí ponto dos bondes dos Navegantes e São João, evitando a volta pelas ruas 24 de Maio, Andradas e Dr. Flores.⁶³

O Primeiro Abrigo foi construído na Praça XV de Novembro devido à grande intensificação do tráfego na década de 20 e por ser ponto de quase todas as linhas de bondes da cidade. No Relatório de 1929, Bins dizia que “são frequentes as queixas do público a propósito da falta de um abrigo coberto a Praça 15 de novembro.”⁶⁴ Segundo o *Correio do Povo* de 26 de outubro de 1932, a construção fazia parte de uma cláusula do

63 (S. d. FRANCO 2006, 313)

64 (A. BINS 1929)

Contrato com a Carris (sociedade anônima que operava os bondes da cidade de 1872), mas só tomou forma quando particulares se prontificaram a construir o abrigo, mediante uma concessão para explorar o local. Foi aberto um edital para concorrência pública em 11 de junho de 1932, e as obras iniciaram apenas em 24 de outubro do mesmo ano.

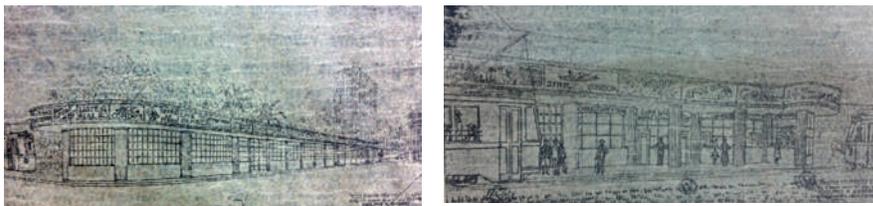


Figura 42 e Figura 43: Abrigo de Bondes da Praça XV, 1932. Projeto de Adolpho Siegert. Fonte: (O Abrigo da Praça XV de Novembro, 1932)

O projeto para o abrigo foi desenvolvido pelo engenheiro-arquiteto Adolpho Heirich Siegert, para a firma M. Prates e Cia Ltda., que venceu a concorrência. As perspectivas com o carimbo do autor publicadas no *Correio do Povo* foi o material encontrado para definir a autoria, que alguns autores atribuem a Christiano de la Paix Gelbert. A possível atribuição se deve ao fato de o abrigo ter sido ampliado no ano de 1935, quando Gelbert já assumira como arquiteto chefe da 4ª Seção da Diretoria de Obras. Não encontramos documentos oficiais que afirmam que Gelbert seria o responsável pelo projeto da ampliação, mas tendo em vista seu cargo como chefe da Seção de Arquitetura e único arquiteto da municipalidade, atribui-se a ele a autoria da reforma. Tal hipótese é reforçada pelo fato do projeto do abrigo de Bondes para Praça Parobé ter autoria de Gelbert e ter sido executado no mesmo ano, aparecendo juntos no Relatório de Bins de 1935.



Figura 44 e Figura 45: Abrigo de Bondes da Praça XV. Fotos antes da ampliação. Projeto de Adolpho Siegert. Fonte: (Jornal do Mercado, 2011)

O projeto de Siegert consistia em apenas um volume longilíneo na Rua Dr. José Montauray, finalizando em curvatura. A concepção é moderna, consistindo uma laje de cobertura de bordo delgado apoiada em pilotis, com fechamento envidraçado. O aspecto lembra um pouco a estação de ônibus da *Cité Industrielle* de Tony Garnier (1918). Na esquina com a Rua Marechal Floriano Peixoto, o volume termina em um semicírculo que tangencia o prisma principal. Na esquina oposta, um volume oval maior se encaixa ao prisma, configurando a esquina. Toda construção tem a cobertura em balanço, o que respeitava o edital à construção que previa que “no espaço destinado propriamente ao abrigo do público não existirão suportes ou outros quaisquer dispositivos da construção que possam impedir ou constranger o livre movimento dos passageiros dos bondes.”⁶⁵ O balanço é maior na parte voltada para a praça, onde se dava a chegada e saída dos bondes. Possuía três saídas para a via pública com portas duplas, e os demais espaços eram ocupados por pequenas lojas comerciais. Segundo o jornal *Correio do Povo*, as lojas seriam destinadas ao comércio de flores. Porém, uma variedade de produtos passou a ser comercializada no local. As linhas modernas e o movimento provocado pelas curvas do projeto também podem referir-se ao expressionismo alemão. O projeto não adota elementos decorativos. Grandes aberturas em vidro com esquadrias de ferro quadriculado revestem o edifício, que tem os pilares arredondados marcando bem a estrutura e conferindo ritmo a composição.

65 (Correio do Povo, 26/10/1932,7)



Figura 46 (esq.): Abrigo de Bondes da Praça XV. Vista aérea.
Foto da década de 70. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

Figura 47 (dir.): Abrigo de Bondes da Praça XV. Vista da esquina.
Foto da década de 30. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

O abrigo funcionou nesta configuração por apenas três anos. No ano de 1935, Bins alega, em seu relatório, a necessidade de ampliar o abrigo existente em consequência de uma nova linha de bondes que desceria a Avenida Borges de Medeiros. O projeto previa o prolongamento do abrigo numa extensão de 38 metros, que, segundo Bins, “apresentará perfeita ligação com a parte construída.”⁶⁶ O prolongamento consistia na simples adição de uma nova ala similar à primeira a partir do núcleo de planta oval na sua extremidade, configurando a forma de bumerangue que o edifício hoje apresenta.

Sobre este núcleo oval, Gelbert adiciona um segundo pavimento, demarcando a simetria do projeto e conseguindo, com esse gesto, configurar uma imagem de “torre de controle” do conjunto, reforçando o caráter de “estação terminal do edifício”. Esse elemento recebeu uma simpática apreciação do prefeito: “A parte central foi construída um torreão de forma elíptica, que dá ao conjunto vistoso aspecto.”⁶⁷

O braço novo segue a mesma solução compositiva do edifício existente, organizado por pilares ritmados e grandes aberturas com

66 (M. A. BINS 1935, 404)

67 (A. BINS 1936, 418)

esquadrrias quadriculadas. A intenção era que o edifício se configurasse numa única edificação, o que Gelbert conseguiu, com grande presteza, ao conformar dois braços simétricos articulados por um centro oval destacado em altura. O projeto difere, estilisticamente, de tudo que Gelbert vinha fazendo até então, de tendência ao ecletismo, caracterizando-se esse projeto como o primeiro do arquiteto que encontramos com linhas modernas. Contudo, é preciso lembrar que Gelbert está ampliando um edifício existente em estilo moderno. Assim como o Palácio, a Catedral e a Hidráulica o direcionaram ao ecletismo classicista, neste caso, ele seguiu rigorosamente as linhas modernas do terminal construído.

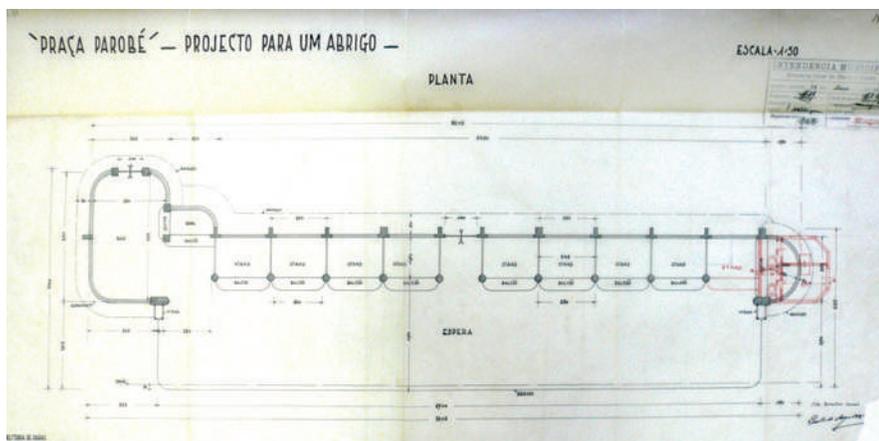


Figura 48: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto de 1933. Planta baixa. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

A necessidade de mais um abrigo de bondes, para atender aos passageiros das linhas Navegantes e São João, aparece pela primeira vez no Relatório de Bins de 1935, quando esse informa que o abrigo já estava em construção. Porém, o primeiro estudo para um abrigo na Praça Pereira Parobé tem data de 14 de março de 1933, quando Gelbert, já como arquiteto chefe, assina o projeto de uma planta baixa. O estudo apresenta um volume longilíneo, com uma ampla marquise em balanço para área de espera de passageiros com uma porta de acesso central, dividindo duas alas de estandes para comércio, que inicialmente se organizavam quatro de cada lado. Numa extremidade é anexado um volume de arestas arredondado que funcionaria como bar, e na outra

há um semicírculo que abriga mais um estande. O modelo compositivo lembra o abrigo anterior construído na Praça XV, o que possivelmente tenha sido intencional para caracterizar as funções dos edifícios. Neste mesmo estudo, é feita uma alteração em caneta vermelha, modificando a extremidade direita e transformando em sanitários o estande que ocupava o semicírculo, trazendo este para a linha padrão.

No ano de 1934, a Diretoria de Obras apresenta a análise das propostas para construção da edificação, que não traria ônus à Prefeitura, visto que previa a exploração comercial do ponto pela empresa contratada por período determinado. A análise apresenta o quadro demonstrativo das propostas, que, possivelmente, usavam como base a planta baixa de 1933, com nove estandes e um bar. A empresa escolhida foi Macchiavello & Rubio, após apurada avaliação da Diretoria de Obras.

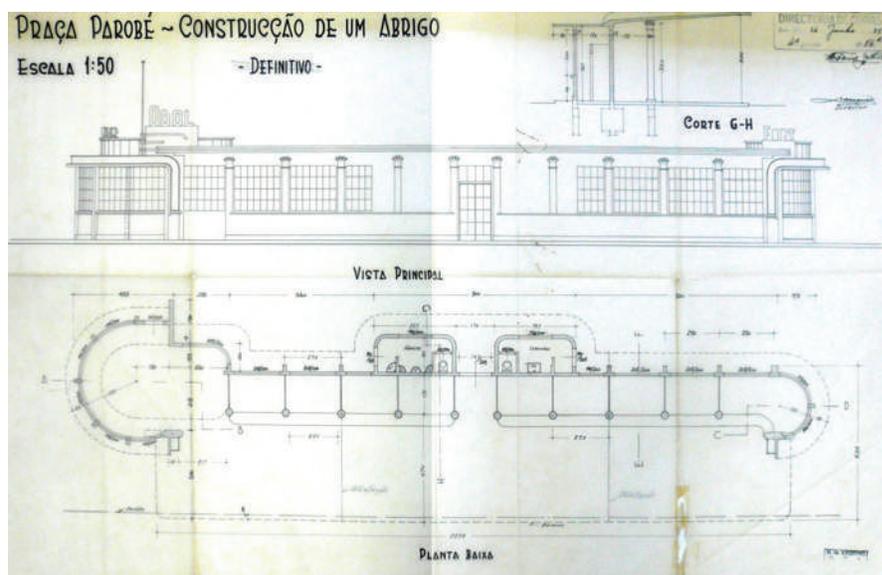


Figura 49: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto de 26 de junho de 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

O projeto definitivo traz algumas alterações em relação ao estudo de 1933. Em 26 de junho de 1935, Gelbert elabora uma nova versão do projeto, agora com fachada, que anexa os sanitários no lado oposto aos estandes entre a porta de acesso e mantém o nono estande no volume semicircular. Porém, o projeto definitivo data de 15 de agosto de 1935, no qual foi alterado o número de estandes para onze, tendo toda edifi-

cação sido aumentada de 33,45 para 37,85 metros de comprimento. O desenho da fachada permite notar características estilísticas do *Art Déco* nas extremidades, com linhas de cornija que se tornam pilastras, uso de letreiros e mastros na cobertura. Essas características lembram as soluções empregadas por Gelbert no Pavilhão das Indústrias Estrangeiras da Exposição do Centenário Farroupilha.

As fachadas marcadas pela modulação dos pilares retangulares, que se projetam para fora da parede, criam um ritmo modulado marcado por grandes aberturas com esquadrias quadriculadas como as utilizadas no Abrigo na Praça XV. A grande marquise de espera de passageiros é o elemento preponderante da composição, com 4,70 metros de balanço em concreto armado com uma leve inclinação descendente em direção ao edifício. Ela se mostra um gesto de vanguarda caracterizado por Bins como “de estilo moderno”⁶⁸. Tal como no projeto anterior, o corte mostra a pouca espessura da laje, fundamental à sua expressão de leveza. Nas extremidades definidas pelas curvas, Gelbert cria marcações com duas pequenas torres que servem para anúncios, com logomarcas aplicadas que renderiam aluguéis para os arrendadores e futuramente para a Prefeitura, uma vez que a concessão teria prazo limitado. As torres seriam iluminadas internamente, e ele desenvolve detalhes para os luminosos e para as aberturas em 25 de outubro de 1935. A ausência da cornija que se torna pilastra torna o edifício menos marcado estilisticamente que a versão anterior.

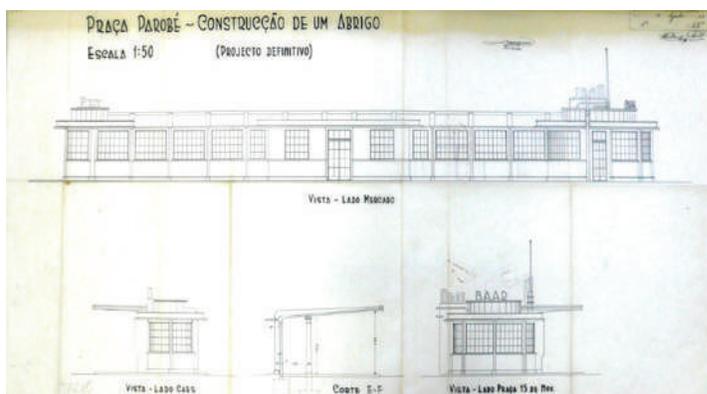


Figura 50: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto de 15 de agosto de 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

68 (M. A. BINS, 1935, 405)

O Abrigo foi implantado com frente para a Rua Marechal Floriano, numa praça que tinha um desenho simétrico marcado por canteiros geométricos. Não foi encontrada nenhuma imagem que mostre o abrigo logo após sua construção na praça ainda ajardinada. A enchente de 1941 destruiu a praça, que nunca mais foi recuperada, passando posteriormente a servir de estacionamento de carros, e hoje tem terminais de embarque e desembarque dos ônibus.

O Abrigo, apesar de tombado, foi completamente descaracterizado, sofrendo ampliações que nada compõem com a arquitetura original, transformando-se num espaço degradado com lancherias que brigam por comunicação visual em meio ao grande descaso e sujeira. O abrigo da Praça XV também foi tombado e ficou abandonado, apesar de não ter sofrido nenhuma ampliação que o descaracterizasse. No presente (2012), existe a proposta de reintrodução dos bondes para turismo em Porto Alegre, com aproveitamento do terminal da Praça XV de Novembro.

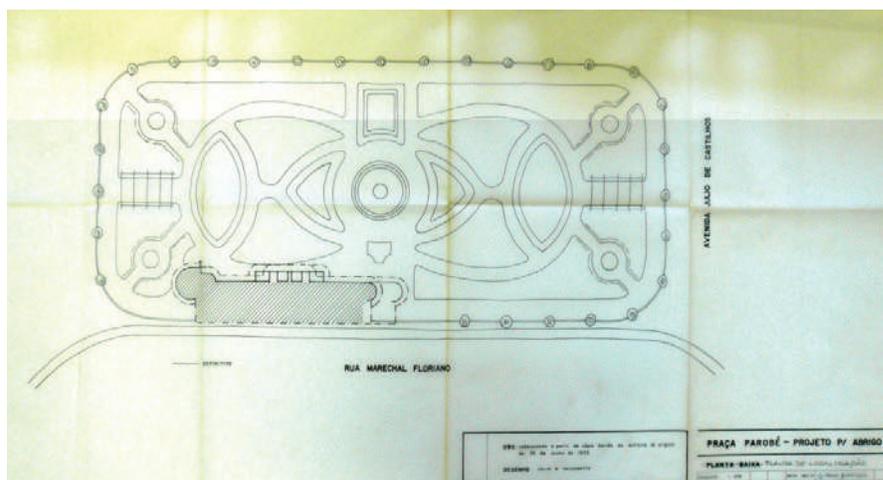


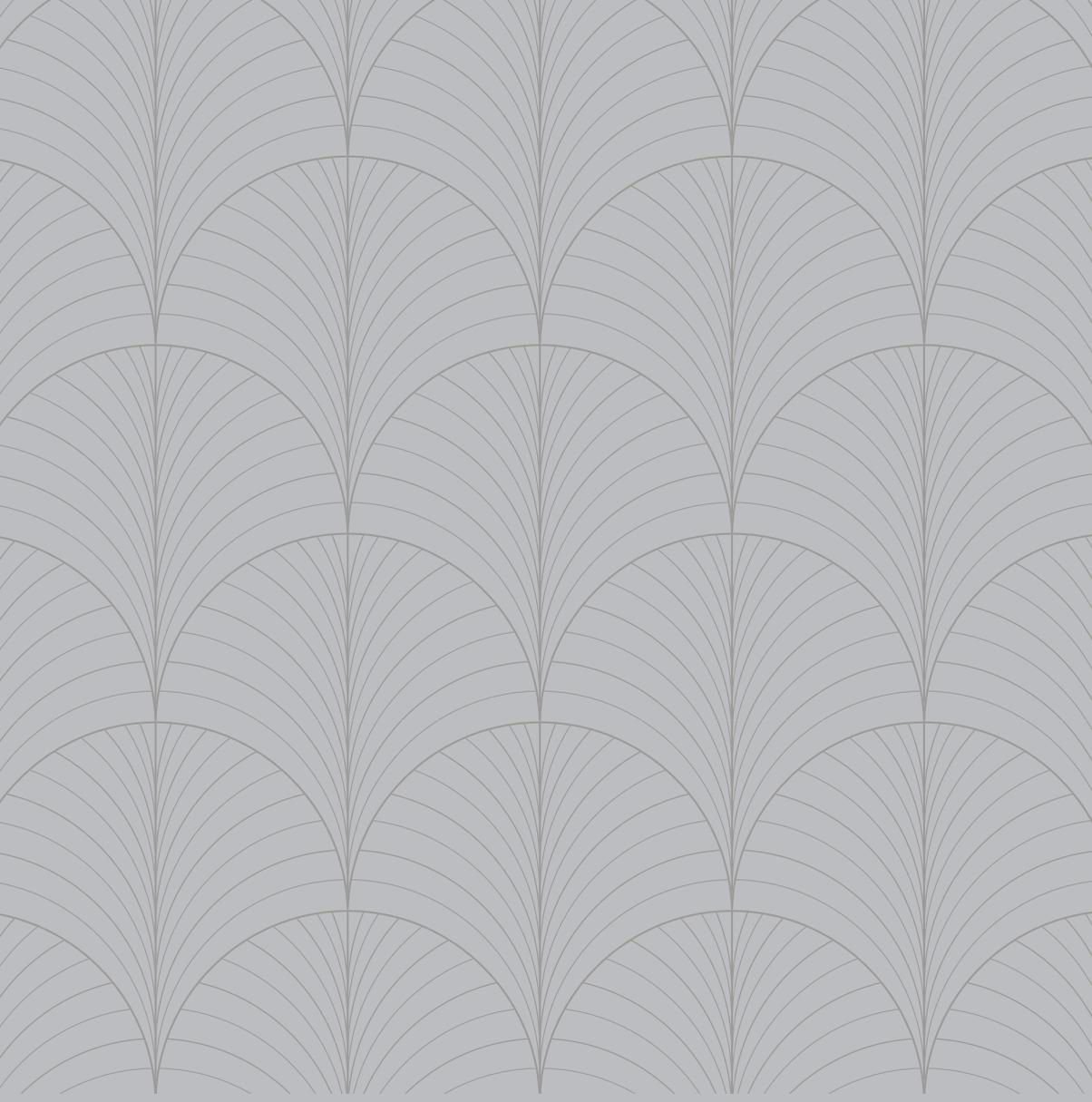
Figura 51: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Implantação, 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

Os dois projetos caracterizam uma nova fase na arquitetura de Porto Alegre e na carreira do arquiteto chefe da Prefeitura Municipal, que será grandemente impulsionada pelo evento da Exposição Farroupilha, que, como será visto no capítulo seguinte, ocorreu concomitantemente com a elaboração desses projetos. A introdução de uma

arquitetura racionalista nas obras municipais teve seu início no final da administração de Alberto Bins e, em decorrência, ganhou força durante o governo de Loureiro da Silva. Gelbert tira partido desta nova realidade com grande comodidade, com projetos que marcaram a introdução da modernidade na capital gaúcha.



Figura 52: Abrigo de Bondes da Praça Parobé.
Enchente de 1941. Foto: (ronaldofotografia.blogspot.com.br)



04

CAPÍTULO 4

A EXPOSIÇÃO DO CENTENÁRIO FARROUPILHA (1935)

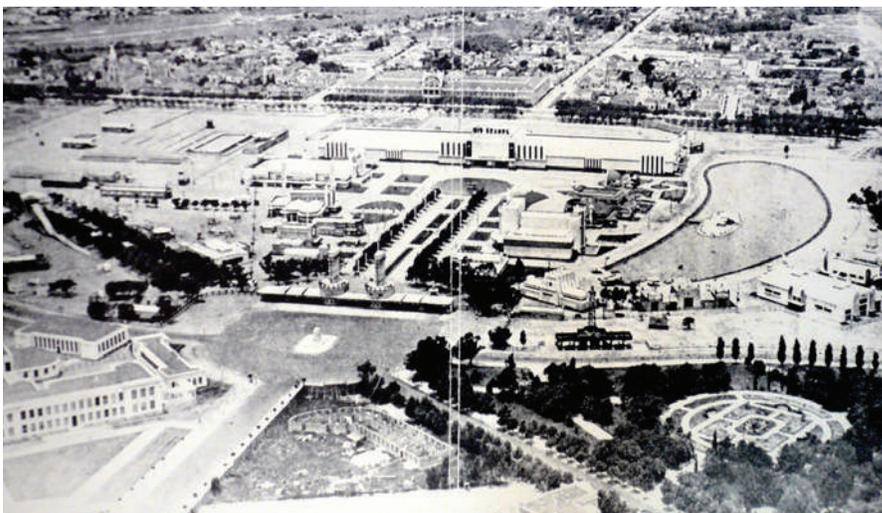


Figura 53: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista geral. Fonte: ArqCentro-PROPAR

A exposição do Centenário Farroupilha deverá ser a síntese completa do progresso rio-grandense; o índice seguro revelando ao Brasil inteiro que o Rio Grande do Sul de hoje, na esfera fecunda de seu trabalho construtivo é bem digno do Rio Grande de ontem, na ação épica de seus lances heroicos.⁶⁹

69 Regulamento da Exposição do Centenário Farroupilha. (MACHADO, 1990, 100)

O regulamento da Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha, ocorrida em 1935, em Porto Alegre, demonstrava o objetivo pretendido pelo governador Flores da Cunha de homenagear os valores e a história do Estado e mostrar o progresso de uma nova era de desenvolvimento e modernidade que se pretendia para o Rio Grande do Sul. Flores da Cunha atuou na Revolução de 1930 que conduziu o gaúcho Getúlio Vargas à Presidência do Brasil, sendo nomeado por este interventor do Rio Grande do Sul em novembro daquele ano. Com um gaúcho ocupando a liderança do país, o Estado viveu uma grande idealização econômica e política, ocupando uma posição de destaque no cenário nacional⁷⁰. A fim de afirmar tais ideais, o governo do Interventor Flores da Cunha decidiu realizar uma grande exposição para homenagear os 100 anos alusivos à Revolução Farroupilha ocorrida em 1835.

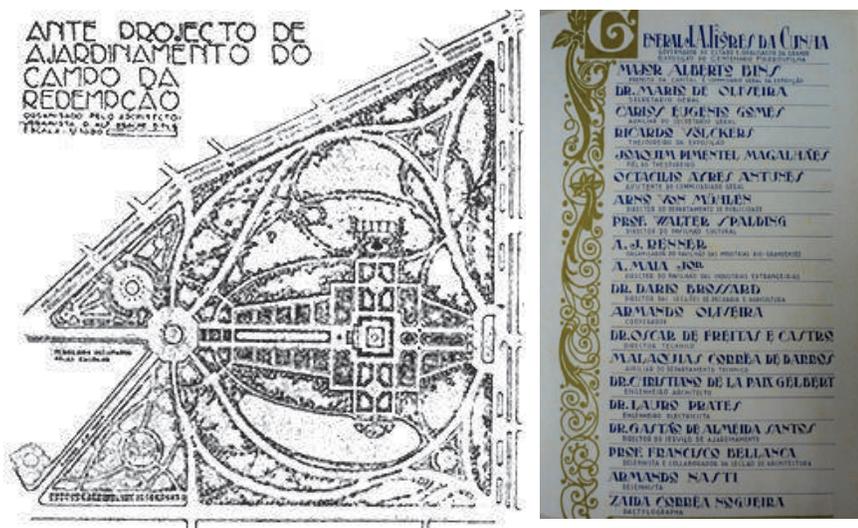


Figura 54: Plano paisagístico de Alfred Agache para área do campo da Redenção, 1929. Fonte: (DA LUZ e OLIVEIRA, out. 2004)

Figura 55: Relação do Comissariado Geral da Exposição Farroupilha. Fonte: (M. A. BINS, 1936)

A data foi festejada em grande estilo através da montagem de uma exposição cujo porte buscava emular o ambiente das grandes feiras internacionais do hemisfério norte. As chamadas exposições

O local escolhido para abrigar a exposição foi o antigo Campo da Redenção (atual Parque Farroupilha), para o qual o arquiteto e urbanista francês Alfred Agache havia elaborado um projeto de ajardinamento a pedido da Prefeitura em 1929. Como ainda não havia sido executado, o plano de Agache foi adequado às finalidades do evento, mantendo suas principais características, como o grande eixo central (prolongamento da Rua Santana), que delimitava espaços simétricos de ambos os lados, o grande lago à direita e o acesso por uma rotatória. O projeto do Plano Geral da Exposição ficou a cargo do arquiteto Christiano Gelbert, que manteve o eixo principal de Agache como grande estruturador da composição. O eixo se iniciava no *round point*, diante do qual se abria o grande pórtico de entrada, com duas torres altas traspassadas por uma grande marquise. Uma vez adentrado ao eixo, se descortinava a parte principal da exposição, com pavilhões laterais que emolduravam a vista do maior edifício da mostra, postado ao final diante do chafariz monumental. O edifício dedicado à indústria rio-grandense se caracterizava como o principal edifício do conjunto, tanto por seu posicionamento como por suas dimensões.

Em torno do eixo são dispostos vários pavilhões dos estados da Federação presentes (Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais, São Paulo, Pernambuco) e, mais ao final, são colocados pavilhões especiais (Agricultura Gaúcha, Indústria Estrangeira e Cassino). Esses últimos conformam uma esplanada que alarga a visão do Pavilhão das Indústrias desde o eixo.

Os demais pavilhões estaduais e institucionais são dispostos ao redor do lago projetado por Agache, com exceção do Pavilhão Cultural, localizado fora do conjunto, no edifício recém-construído do Instituto de Educação, projetado por Fernando Corona. As instalações da mostra de pecuária foram localizadas nas áreas restantes do terreno, atrás do Pavilhão das Indústrias e dos pavilhões à esquerda do eixo principal.



Figura 57: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista do Eixo Monumental com chafariz ao centro. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Como único arquiteto da municipalidade, Christiano de La Paix Gelbert tem a grande oportunidade de participar ativamente de todo processo, sendo citado no relatório de Alberto Bins como *Engenheiro architecto* na relação de responsáveis pelo evento, conhecida como *Comissariado Geral da Exposição*. Esta relação tinha como *Comissário Geral* o Major Alberto Bins, prefeito da capital. Segundo o próprio prefeito, a atuação de Gelbert foi expressiva no evento, tendo sido responsável pela maioria dos projetos:

A execução dos projectos e fiscalização da construção dos pavilhões foi confiada ao architecto da prefeitura, Dr. Christiano de La Paix Gelbert. Com exeção dos projectos dos diversos Pavilhões do Estados, do Pórtico Monumental e da fachada do Pavilhão do Rio Grande, todas as demais obras foram projectadas pelo referido architecto.⁷¹

O relatório é o único que determina a autoria dos projetos da exposição, já que os desenhos não foram encontrados. No Arquivo Municipal foi possível resgatar o projeto do Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul, porém sem assinatura de Gelbert e com o carimbo da construtora responsável pela sua execução (Hässler & Woebcke). Todavia, Bins explica no relatório que era aberta concorrência administrativa para as construtoras “mediante planos e especificações detalhadas, fornecidas pelo Comissariado.”⁷² No mesmo relatório, Bins afirma que, dentre os pavilhões dos Estados, a autoria do Pavilhão do Paraná é de Gelbert.⁷³

Mediante destas informações, podemos dizer que dos projetos importantes na implantação do Plano Geral da Exposição, oito foram de responsabilidade de Gelbert: os Pavilhões dos das Indústrias do Rio Grande e das Indústrias Estrangeiras, o Cassino, os Pavilhões do Estado do Paraná, da Agricultura, da VFRGS (Viação Férrea do Rio Grande do Sul), da IFE (Inspetoria Federal das Estradas) e do Departamento Nacional do Café. A grande homogeneidade formal do conjunto exposto se deve à centralização dos projetos nas mãos de Christiano Gelbert, conforme afirma Eskinazi: “Do ponto de vista da orientação arquitetônica da Exposição, que acabou por conferir uma grande

72 (M. A. BINS, 1936, 12)

73 (M. A. BINS, 1936, 19)

unidade plástica – expressiva ao evento, deve-se reconhecer a influência de Gelbert enquanto personagem central do processo decisório que definiu o tipo de arquitetura que seria adotado.”⁷⁴



Figura 58: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista Aérea do Eixo Monumental. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

O Comissariado geral definiu a recomendação de construir os pavilhões em “estilo dito moderno ou utilitário e que barateia sobremodo a construção”⁷⁵ em carta ao Secretário de São Paulo, buscando, assim, a unidade desejada ao conjunto. Deve-se destacar a opção estilística moderna da Exposição Farroupilha, como modo de representar a imagem rio-grandense num contexto mais amplo. Na verdade, essa imagem moderna caracteriza um novo momento da economia gaúcha, em que a atividade industrial fomentada em boa parte pela população imigrante, adquire vulto similar ao da atividade agropecuária, típica da campanha. O fato de o Pavilhão das Indústrias Rio-grandenses ser o maior edifício do conjunto e ocupar a posição principal da Exposição é sintomático disso.⁷⁶

A modernidade apresentada na exposição fazia parte de uma nova linguagem arquitetônica associada ao modernismo, como explica Callegaro:

A modernidade ali apresentada não tinha correspondência direta com os modelos apresentados pelo Estilo Internacional, tampouco estava em plena concordância com os postulados apresentados nos CIAM’s,

74 (ESKINAZI, 2003, 76)

75 Ofício n°. 396, 9 de novembro de 1934. AHMPA. (MACHADO 1990, 184)

76 (PEREIRA, 2007)

todavia era perceptível na construção dos pavilhões de 35 a busca por um racionalismo e despojamento formal.⁷⁷



Figura 59: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista Aérea. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Apesar da linguagem homogênea, que demonstrava um racionalismo de base acadêmica, utilizando decorativismo geométrico alinhado a uma estética *Art Déco*, percebe-se que os edifícios não “buscavam uma unidade formal absoluta, e sim uma variedade controlada”⁷⁸. O arquiteto utilizou-se de uma diversidade de referências dentre as correntes de vanguarda, como o cubismo, o expressionismo, o *Art Déco* e o racionalismo. A renovação da estética na arquitetura “moderna” para o Estado estava sendo experimentada em diferentes modelos de vanguarda, como explica Frota: “O que se quer é um processo seguro, sem rupturas bruscas, aplicado metaforicamente ao transitório representado pelos pavilhões enquanto “sistemas estéticos” exploratórios.”⁷⁹

Sendo a exposição um importante fenômeno na arquitetura de Porto Alegre, por introduzir elementos de um discurso modernizante, as tipologias dos pavilhões, bem como as influências destes sobre as

77 (CALLEGARO, 2002, 29)

78 (FROTA, 2000, 18)

79 (FROTA, 2000, 19)

edificações construídas no período subsequente ao evento, foram estudados nos trabalhos de Eskinazi e Callegaro. Porém, algumas considerações adicionais são necessárias para examinar seu papel na arquitetura de Gelbert.

Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul (1935)

Este pavilhão... será o de maiores dimensões de toda a exposição, tendo 230 metros de frente por 60 de fundo. Talvez seja esta a maior construção, em um só corpo, até hoje levantada no Rio Grande do Sul.⁸⁰

Esta exaltação da grandiosa construção do Pavilhão das Indústrias Rio-grandenses, publicada no Jornal Correio do Povo em 1934, demonstrava a importância e o destaque deste edifício no conjunto da Exposição. O anseio de enaltecer o desenvolvimento do Estado, representado por suas indústrias, foi transferido para a monumentalidade deste pavilhão. O fascínio com o mesmo também é percebido no momento em que este é descrito no Relatório da Exposição apresentado por seu Comissário Geral (Alberto Bins) ao governador do Estado (Flores da Cunha) como sendo “de enormes proporções (...) dispondo de um ‘majestoso’ hall central”⁸¹.



Figura 60: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista a partir do eixo monumental. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

80 (Correio do Povo 23/9/1934, 11)

81 (M. A. BINS, 1936, 14)

O edifício, que coroava o eixo principal da exposição, tinha um vestíbulo de entrada estruturado por tesouras de madeira com vãos de 30 metros de largura e 19 de altura no ponto central, sendo seu comprimento total de 60 metros. Nas laterais, dois pavilhões transversais ao vestíbulo eram configurados por vãos similares, num comprimento total de 230 metros. Este amplo espaço público, de livre circulação, não tinha paralelos na cidade da época, e sua experimentação espacial pelos porto-alegrenses deve ter sido tão “moderna” quanto a linguagem geometrizada dos edifícios do arquiteto municipal Christiano Gelbert e seus colaboradores.

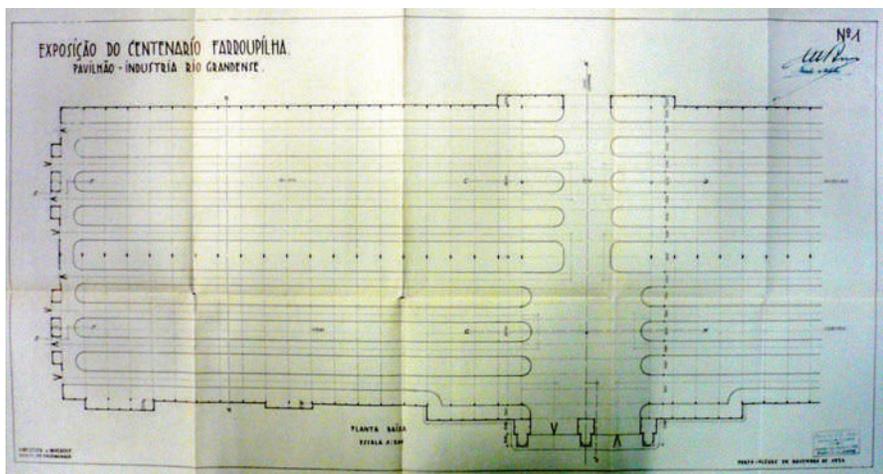


Figura 61: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Planta Baixa. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

À época, as dimensões eram realmente grandiosas, atingindo uma área de 1.400 metros quadrados, muito superior aos demais pavilhões. A partir de um hall central, com 30 metros de frente por 60 metros de profundidade, a edificação desenvolvia-se em duas alas simétricas de 100 metros de frente por 60 metros de profundidade. O volume de espaço interno gerado era muito superior a qualquer outro edifício público da cidade. Como a catedral ainda não tinha sua nave concluída, a maior igreja ainda era a de N. S. das Dores, com nave de 26x16m e altura de 24m. Dentre as obras civis, havia o salão principal com abóbada de vitrais da Delegacia Fiscal (22x10m, altura de 14m) e o pórtico central do cais (20x18m, altura de 13m). A extensão do

volume do pavilhão, com seus 230 metros, superava com folga os 160 metros de fachada do vizinho Colégio Militar, maior edifício da cidade naquele momento. Essas comparações dimensionais mostram que o impacto do edifício na experiência espacial dos porto-alegrenses deve ter sido grande. A verdade é que dentro do espírito das grandes exposições, a expressão de grandeza apoiada na tecnologia era um ingrediente básico. A pioneira delas já estabelecera isso em 1851, com o Palácio de Cristal de Joseph Paxton em Londres.

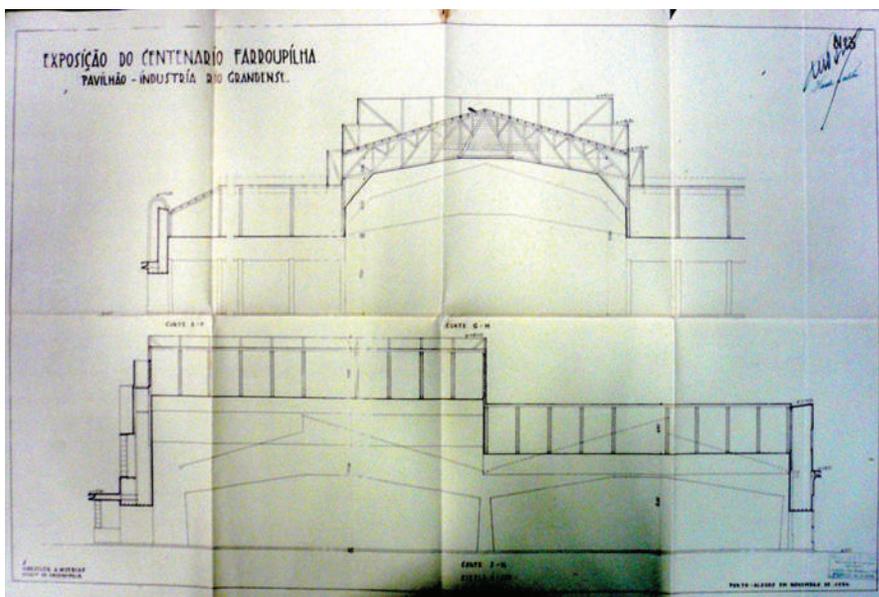


Figura 62: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Cortes longitudinais e transversais. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

O componente tecnológico singular foi conseguir estas dimensões, unicamente por estruturas de madeira que cobrem a largura de 60 metros em apenas dois vãos livres de 30 metros, apoiados em três linhas de pilares. Podemos supor que a escolha deste material se deva à familiaridade com a tecnologia, uma vez que “quase todos os participantes do processo decisório que conduziu a sua execução, possuíam ascendência germânica”⁸². Os imigrantes alemães, chegados ao estado a partir de 1824, desenvolveram grandemente o uso da madeira na cons-

trução civil gaúcha. As inúmeras serrarias criadas por eles, na serra e no planalto gaúcho, com equipamentos importados da Alemanha, abasteceram o mercado da construção em Porto Alegre. Após a construção da ferrovia entre a capital e São Leopoldo (1874), logo estendida a Novo Hamburgo e Canela, os alemães estabeleceram negócios em Porto Alegre, construindo muitos armazéns e galpões, dotados de grandes vãos livres, estruturados por tesouras de madeira. Em alguns casos, foram criadas estruturas articuladas de notável complexidade (Instituto Parobé, 1924-28). Tendo em vista que as empresas construtoras da capital gaúcha pertenciam a alemães ou tinham participação destes, é natural que as possibilidades estruturais da madeira lhes fossem conhecidas.

Desde a concepção do projeto até o detalhamento da estrutura, foram tomados cuidados para que a madeira utilizada pudesse ser completamente desmontada e reaproveitada ao final da Exposição, o que podemos constatar no mesmo relatório citado anteriormente, referindo-se ao Pavilhão das Indústrias Rio-grandenses: “Esta, como todas as demais construções foram executadas sobre estacas de madeira de lei e, prevendo o futuro reaproveitamento do material, tomou-se a preocupação de ligar o madeiramento por meio de parafusos.”⁸³

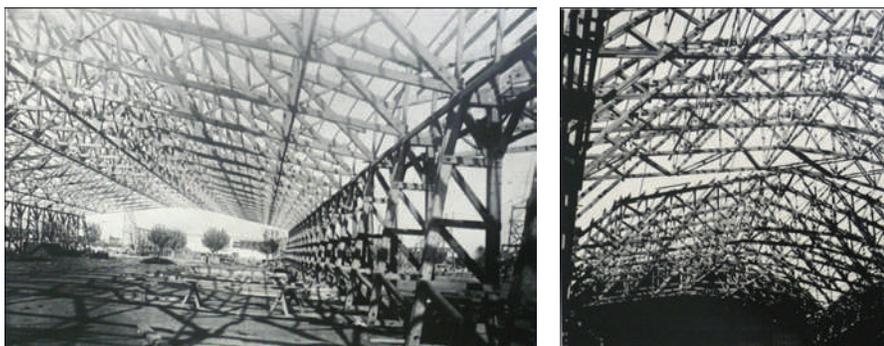


Figura 63 e Figura 64: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista das tesouras de madeira durante a obra. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Coube à empresa Haessler & Woebcke a execução desta obra após concorrer com outras construtoras, como a Azevedo Moura & Gertun e a de João C. Petry. A documentação do projeto inclui plantas

83 (M. A. BINS 1936, 14)

baixas, cortes e fachadas, assim como um cuidadoso detalhamento das tesouras e pilares, com ampliações de escala, identificando pontos de conexões e dimensionamentos⁸⁴. As alas, ambas simétricas a partir do hall central, eram compostas por três linhas longitudinais de pilares, sendo uma em cada extremidade e uma central. Estes pilares possuíam uma altura de 5,20 metros, com um formato trapezoidal, tendo 1,00 metro de base e 70 centímetros de topo, quando na extremidade, e 1,35 metros de base e 75 centímetros de topo, quando no centro. A repetição destes pilares acontecia de 5 em 5 metros, sendo que esta medida pode ter sido definida em função do comprimento das terças para o apoio de telhas metálicas galvanizadas corrugadas, o mesmo tipo de material utilizado para cobrir todos os demais pavilhões da exposição. As tesouras venciam o vão de 30 metros num sistema de travamento muito bem detalhado. Em suas extremidades, as tesouras tinham uma altura de 1,20 metros e, em sua cumeeira, a altura se elevava para 4,50 metros. A estrutura inferior da tesoura (banzo inferior) se erguia 2,20 metros acima das extremidades, de forma que as naves laterais tinham altura de 7,40 metros ao centro e a cumeeira estaria a uma altura de 11,90 metros. A tesoura apresentava tramos laterais inclinados, com 12,50 metros de extensão, e um tramo central plano de 5,20 metros. O forro, desta forma, era inclinado até próximo do centro, numa distância de 12 metros de cada lado, mas manter-se-ia plano por uma distância de 5,20 metros no centro do vão livre. No projeto detalhado das tesouras, a cumeeira em forma de *shed* tem a função de ventilação, permitindo a retirada do ar quente de dentro da estrutura.

84 Projetos originais, em cópias de papel, conservadas no Arquivo Municipal de Porto Alegre Moysés Velinho.

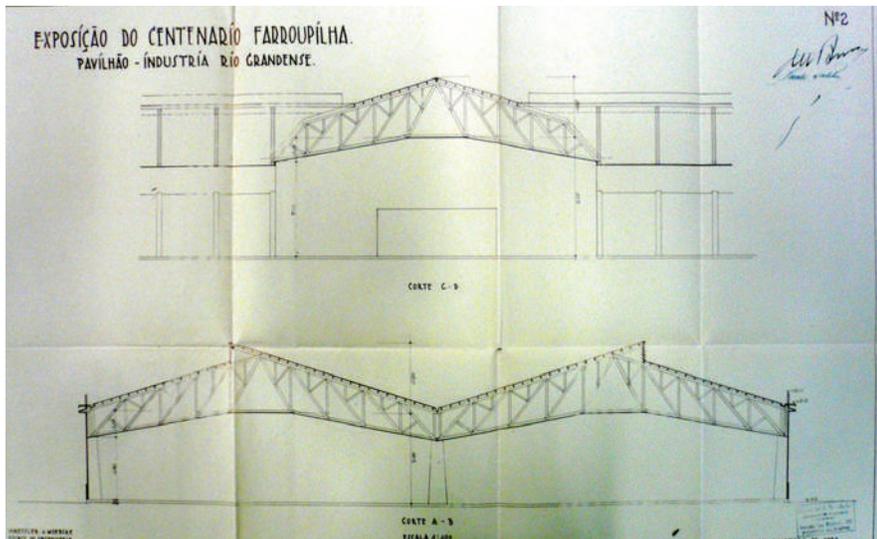


Figura 65: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Corte das tesouras. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

No sentido longitudinal do pavilhão, o ritmo, de 5 metros entre os pilares, era interrompido somente no hall central, cujo volume mais elevado demarcava o centro da composição. Neste volume de 30 metros de largura por 60 metros de comprimento, as tesouras foram rotacionadas ortogonalmente em relação à sua disposição nas alas laterais. A distância entre estas tesouras continuava sendo de 5 metros, porém a altura superava a das alas em 4,50 metros, atingindo um total de 11,90 metros na superfície plana do forro. Na parte posterior do hall (mais baixa), a altura alcançava 9,50 metros, superando em 2,10 metros a altura das alas laterais. Para se conseguir esta altura em relação às alas, as tesouras foram reforçadas em suas extremidades, tendo seus apoios nas tesouras terminais das alas, não sendo necessária assim uma linha de pilares exclusiva ao hall. No relatório ao então Governador do Estado, já citado, este “reforço” das tesouras terminais fica claro, quando se refere que estas pesavam oito toneladas enquanto as demais pesavam duas toneladas⁸⁵.

Sob a ótica da descrição estrutural apresentada, o edifício é composto por duas grandes alas laterais separadas por um volume central mais alto ou, então, por um longo bloco retangular intersectado ao centro por outro

85 (M. A. BINS, 1936, 14)

bloco mais alto e estreito. Em planta, essa composição de retângulos é menos visível, pois o edifício aparenta ser um grande retângulo com pequenas projeções. A percepção em fachada é totalmente distinta. Ao contrário da unidade sugerida em planta e do jogo de duas estruturas axiais contrapostas, a fachada sugere uma variedade formal maior. Há um volume central mais alto, seguido por dois volumes mais baixos e, depois, pelas alas laterais. Essas são interrompidas por uma marcação central e terminadas por outro volume mais alto, semelhante em tratamento aos volumes ao lado do hall. Exceto pelo hall, as variações de altura são artifícios de fachada, pois o espaço das alas é uniforme. O volume central, correspondente ao hall, destaca-se pela altura e pelo grande letreiro em seu topo, identificando o “Rio Grande”. Esse volume tem forma piramidal e seu plano frontal maior apresenta uma sequência de placas longitudinais que sugerem aberturas, mas na verdade abrigam o sistema de iluminação noturna. Junto ao solo, sob uma marquise que avança 2,50 metros, encontra-se a entrada principal. Três colunas robustas dividem o vão de entrada. A marquise atua como um elemento de articulação horizontal, servindo como definidor do acesso protegido no volume central e, depois, ao ganhar altura, demarcando o ático do edifício. Contra a linha horizontal da marquise se dispõem as linhas verticais que demarcam os “pavilhões”, que possuem o nítido objetivo de interromper o demasiado comprimento do pavilhão em relação à altura.

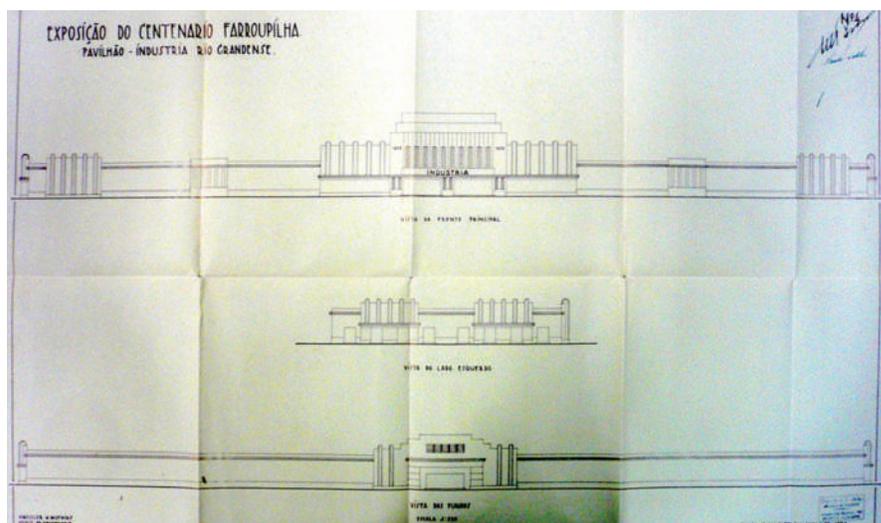


Figura 66: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Fachadas.
Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

Embora o relatório da exposição não atribua esta fachada a Gelbert, mas aos construtores e empresários industriais, parece pouco provável que o resultado final não seja em muito sua responsabilidade. A coordenação da solução plástica é muito similar aos outros pavilhões por ele projetados (Agricultura, Indústria Estrangeira, Cassino), indicando a mesma autoria. Como arquiteto coordenador da exposição e autor da planta do edifício, parece difícil crer que a fachada não tenha sua participação ativa. A modernidade abstrata desse monumental volume tem notável contraste com outro monumento importante da mostra de 1935: a Escola Normal, atual Instituto de Educação Flores da Cunha. Embora projetado por Fernando Corona para ser escola, o edifício já estava designado para servir como Pavilhão Cultural da exposição. Ele tem fachada estruturada nos mesmos moldes do Pavilhão das Indústrias Gaúchas: volume central com acesso principal, alas laterais longas e pavilhões nas extremidades. No entanto, o tratamento da composição simétrica *Beaux-Arts* é muito diferente: enquanto Corona aplica o classicismo da ordem jônica em colunas e pilastras arqueologicamente precisas, Gelbert adota a abstração geométrica do *Art Déco*. Este é um momento de transição estilística em Porto Alegre, e a arquitetura da exposição introduz de forma ostensiva na cidade a ideia do moderno.



Figura 67: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935.
Fachada Frontal. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

A madeira utilizada para compor o exterior do edifício foi totalmente recoberta por um revestimento de estuque, ganhando aparência de material permanente. Nos interiores, as grandes tesouras de madeira também foram cobertas por um forro leve, de efeito pouco expressivo ao ocultar a ousadia estrutural. A visão das tesouras em construção relembra um pouco do ambiente de exposição tipificado pelo Palácio de Cristal (Londres, 1851) ou pela *Galerie des Machines* (Paris, 1889), ambos executados em ferro e vidro. Talvez fosse oportuno manter a estrutura à vista, mas a expressão mais utilitária associada à madeira deve ter prevenido tal possibilidade. Desse modo, foram tiradas da vista do público as estruturas de madeira empregadas na primeira manifestação em grande escala da modernidade arquitetônica em Porto Alegre. Isso também ocorre em outros edifícios da exposição, como o Pórtico e o Cassino.

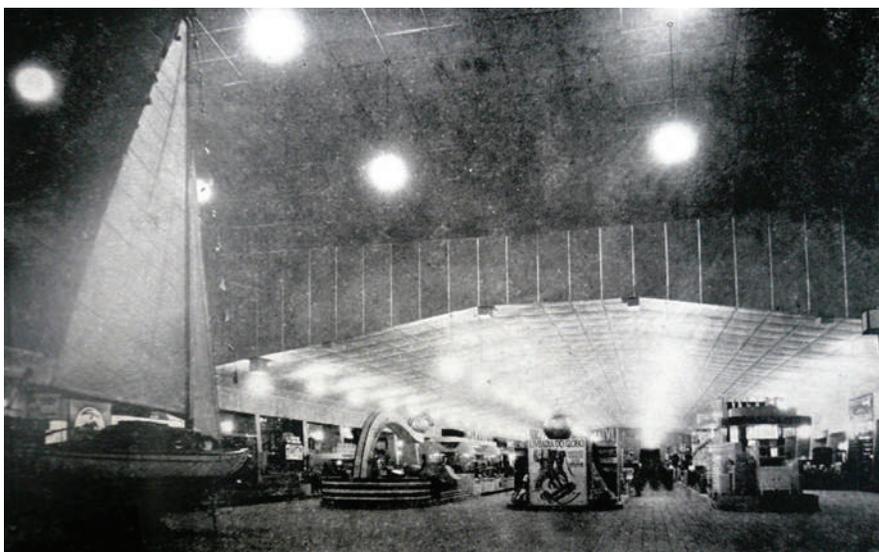


Figura 68: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista interna. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

A experiência espacial era singular. O Pavilhão era visto desde a passagem pelo pórtico, como coroamento perspectivo do grande eixo. Ao longo do percurso, sua real dimensão ficava mais clara. Ao chegar perto, o visitante percebia o acesso sob a marquise, com apenas 3 metros de altura. Desde a expansão no espaço externo, passa-se à contração de um acesso com 3,50 metros de comprimento. Logo em seguida, nova expansão espacial ao adentrar-se o hall com 11,90 metros de altura, 60 metros de

comprimento e 30 metros de largura. Em seguida, o movimento lateral contemplando as longas alas, com 100 metros de extensão para cada lado. A ausência de aberturas para o exterior tinha como objetivo permitir a visão de todos os *stands*, sem possíveis interferências que a luz natural pudesse exercer no espaço de exposição. Segundo o *Correio do Povo*:

A disposição interna foi meticulosamente estudada. Os corredores são amplos, permitindo um exame fácil dos “stands”, dispostos lateralmente. A circulação dos visitantes obedecerá a direções determinadas, evitando, assim, o congestionamento dos corredores de trânsito. Além de diversas portas de entrada e saída, existirão aberturas de emergência indispensáveis em uma construção de tão consideráveis dimensões.⁸⁶

Através da Exposição Farroupilha, Cristiano Gelbert e seus colaboradores construíram um ambiente urbano com avenida e edifícios cuja linguagem arquitetônica era notavelmente distinta do padrão vigente em Porto Alegre. Em vista do caráter temporário da exposição, seu maior efeito foi ter demarcado o fim do ecletismo e a introdução do modo moderno na cidade.

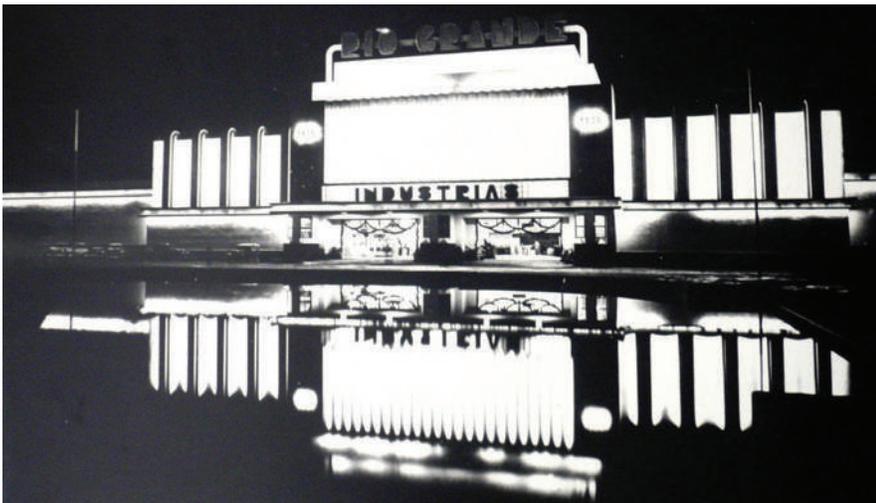


Figura 69: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

86 (Correio do Povo 23/9/1934, 11)



Pavilhão da Agricultura (1935)

A exposição visava reforçar a imagem de modernidade do Estado, e verifica-se que a agricultura e a pecuária não receberam lugar de destaque na exposição. O Pavilhão da Agricultura ocupava o lado esquerdo do eixo monumental, entre os pavilhões do Paraná e os das Indústrias Estrangeiras. Em planta, este pavilhão tem posição oblíqua ao eixo principal, tal como o Cassino. Esse posicionamento faz parte do alargamento diante do Pavilhão das Indústrias. “Verificou-se que o plano da exposição visava favorecer a transmissão de uma imagem de estado no qual o papel da indústria e do comércio riograndenses estivessem realçados.”⁸⁷

Apesar de subordinado à indústria, a importância deste pavilhão pode ser evidenciada pelo relatório do prefeito Alberto Bins que destacava:

Este pavilhão, com admiráveis proporções, tem área de 1.000 metros quadrados e obedeceu quanto ao material utilizado, o mesmo critério adoptado para o Pavilhão das Indústrias. Nelle foram expostos as amostras de sementes, plantas vivas e os mostruários de diversos departamentos technicos officiaes.⁸⁸



Figura 70: Pavilhão da Agricultura, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

87 (MACHADO, 1990, 169)

88 (M. A. BINS, 1936, 14)

O projeto tem a autoria de Christiano de La Paix Gelbert. Não foram encontrados os desenhos originais, mas sua forma pode ser percebida pela implantação no Plano Geral e por fotos de época.

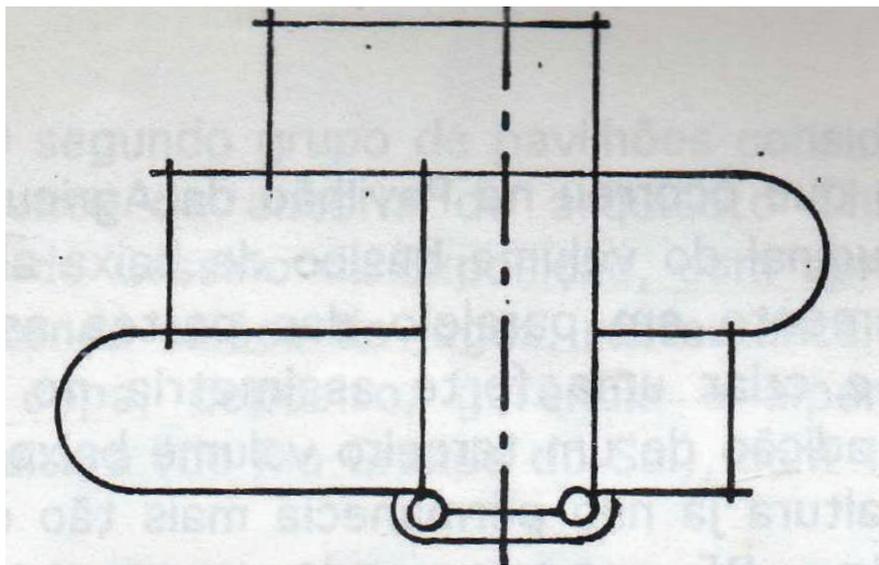


Figura 71: Pavilhão da Agricultura, 1935. Implantação. Fonte: (ESKINAZI, 1995, 35).

Não havendo plantas disponíveis, pode-se analisar o prédio por sua volumetria. O pavilhão tem composição assimétrica, demarcada por um volume mais alto que intercepta duas faixas transversais paralelas, de extensão desigual. Ao estudar as tipologias do Pavilhão da Agricultura e do Cassino, Eskinazi avalia que:

Estes dois pavilhões apresentavam diversas características similares, trando sua autoria comum, tais como o uso dos mesmos princípios compositivos básicos, o recurso às formas curvas e a alguma assimetria e o emprego manifesto de uma linguagem simbólica expressa pela utilização de elementos de arquitetura naval, presentes a exaustão no Cassino e em menor grau no Pavilhão da Agricultura.⁸⁹

89 (ESKINAZI, 1995, 24)

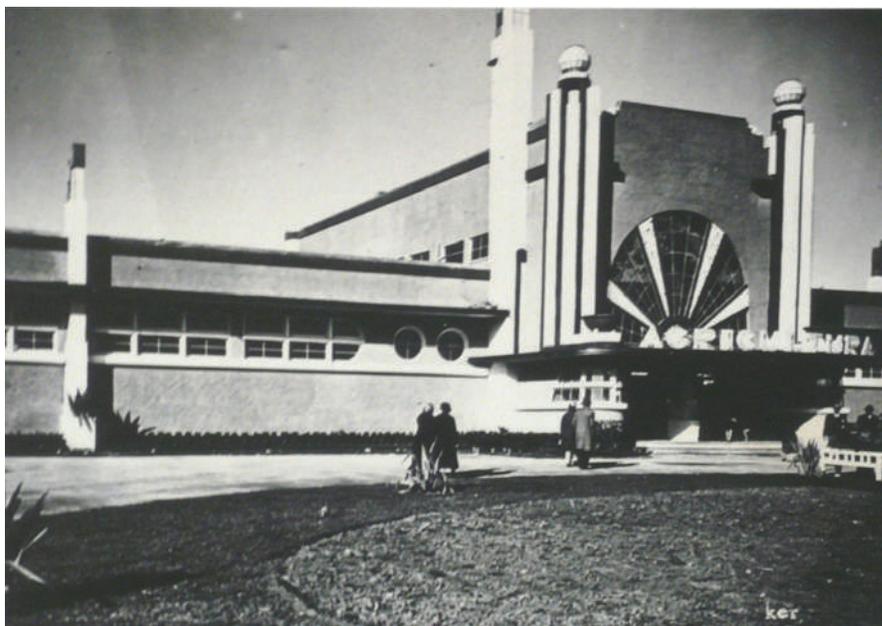


Figura 72: Pavilhão da Agricultura, 1935. Vista frontal. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

O volume central mais elevado era ladeado por duas colunas com base canelada e encabeçadas por um globo iluminado. O acesso era expressivamente marcado por um grande vitral semicircular que se destacava no eixo do volume principal, acima da marquise, que possuía um balanço arrojado, com os cantos arredondados e o nome do pavilhão em letreiro *Art Déco* logo acima. O uso de aberturas arredondadas reflete a influência da estética naval na arquitetura.

Construído pela empresa Borsatto e Cia, a obra seguiu os mesmos padrões construtivos do Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, com estrutura e revestimento em madeira. O mesmo arrojamento estrutural de tesouras, vencendo grandes vãos, pode ser visto neste pavilhão, mas em menores proporções. O volume central apresentava pé direito muito maior que o restante do edifício e a grande abertura semicircular, que aludia a um sol brilhante, traziam uma sensação de monumentalidade ao interior do edifício. À noite, a iluminação realçava ainda mais o grande vitral e as janelas circulares, que projetavam suas luzes para o exterior, com grande expressividade. Na Exposição de Chicago de 1933, o Pavilhão de Transporte e Turismo, de E. H. Burnett, H. Burnham e J. A. Holabird, apresentava também um grande vitral no seu eixo de acesso

que, apesar de ter formato retangular, exibia organização radial lembrando uma fonte de luz, e que, provavelmente, fazia parte do repertório de Gelbert ao projetar o Pavilhão da Agricultura e seu vitral.



Figura 73: Pavilhão da Agricultura, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Ao contrário da solenidade palaciana do Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, seu congênere da Agricultura foi tratado em estilo mais pitoresco, com identidade *Art Déco* mais evidente. Isso é visível na composição mais dinâmica, episódica, onde visadas distintas oferecem aspectos peculiares do pavilhão, com variados tipos de aberturas, marquises, superfícies e elementos decorativos (colunas, pilares, mastros).

Cassino (1935)

Desde as primeiras atividades relacionadas com a organização da Exposição Farroupilha, tivemos a intenção de construir um Cassino que reunisse o nosso mundo social em ambiente seletivo e de alto conforto.⁹⁰

Em seu relatório, o prefeito Alberto Bins expressa o valor que o Cassino tinha para o Comissariado responsável pela Exposição. A importância dada ao pavilhão pode ser percebida por sua localização diante do Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, ao lado do Auditório e centralizado em relação ao lago, fazendo eixo com o Belvedere. Sendo o terceiro maior pavilhão, apenas perdia em dimensões para o das Indústrias do Rio Grande e o das Indústrias Estrangeiras. Em sua área de aproximadamente 1800 metros quadrados era dotado de “salões para restaurantes, festas e jogos, de dependências adaptadas para cozinha, copa, depósito, escritórios, etc.”⁹¹



Figura 74: Cassino, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

90 (M. A. BINS, 1936, 15)

91 (M. A. BINS, 1936, 16)

Executado por Christiano de la Paix Gelbert, recebeu de Bins o título de “feliz e original projeto”, e apresentava conotações festivas, relacionadas à função que exerceu na sociedade da década de 30. O uso noturno dos edifícios era uma novidade da vida moderna proporcionada pela iluminação e que incentivava novas atividades e novos conceitos, como a descoberta do ócio noturno. “O Cassino, atuava como um pavilhão “sui-generis”. Representava não só um estilo arquitetônico, mas um vibrante estilo de vida. Seu objetivo era demonstrar o novo estilo de vida moderno onde a noite passa a ser o paradigma da vida mundana, “chic”, da cidade.”⁹²

Essa renovação de atividades e costumes presentes na sociedade moderna da década de 30 pode ser percebida com mais intensidade no Cassino, devido a sua atividade essencialmente noturna para as classes mais abastadas. Entretanto, toda exposição explorou muito a eletricidade, permitindo a visitação à noite. A iluminação foi destaque na conformação dos espaços arquitetônicos e de seus efeitos plásticos. Grandemente associada à modernidade, a luz elétrica foi utilizada em enorme potência para criar uma “orgia de luzes”, segundo Bins:

A iluminação do certâmen constituiu uma de nossas permanentes preocupações, pois desejávamos aproveitando os progressos da técnica moderna, conseguir o máximo de efeito possível, capaz de transformar o recinto numa verdadeira orgia de luzes. Determinamos de início, que a iluminação seria, como foi, causa primária do êxito da Exposição, não poupamos esforços para a execução do que fora planejado.⁹³

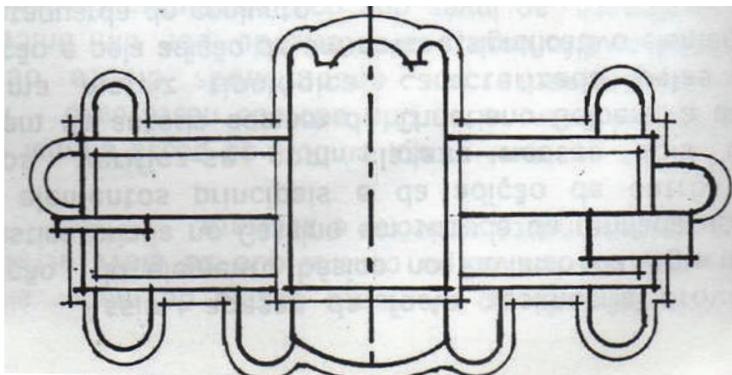


Figura 75: Cassino. Implantação, 1935. Fonte: (ESKINAZI 1995, 27)

92 (FROTA, 2000, 19)

93 (M. A. BINS, 1936, 20-21)

O projeto do Cassino aproveitou-se de um jogo ousado de formas curvas, conferindo grande dinamicidade ao conjunto. Sua matriz compositiva articula uma base baixa e um volume central de maior altura e imponência, sendo o elemento baixo decomposto e com a adição de um terceiro elemento de baixa altura na parte posterior, provocando o mesmo efeito verificado no Pavilhão da Agricultura, com o qual se relaciona compositivamente, conforme apresentam os trabalhos de Callegaro⁹⁴ e Eskinazi⁹⁵. Tanto o volume básico como o principal foram decompostos em uma sucessão de volumes semicirculares, que mesmo quando assimétricos não comprometeram a simetria do conjunto. É inegável que o Cassino tem uma base compositiva simétrica, com pequenos episódios diversificados, ao contrário do Pavilhão da Agricultura, que é francamente assimétrico. Callegaro relaciona este edifício com o teatro de Van de Velde, na exposição de Werkbund de 1914: “Ainda que no exemplar europeu o expressionismo se apresente através do arranjo de formas orgânicas e abstratas, ao contrário do pavilhão de Gelbert cuja composição se ordena por meio de formas geométricas definidas e com um significado formal explícito ligado a estética da máquina.”⁹⁶



Figura 76: Cassino, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

94 (CALLEGARO, 2002)

95 (ESKINAZI, 1995)

96 (CALLEGARO, 2002, 63)

Seguindo uma tendência do *Art Déco*, o *stream line*, que utilizava formas alusivas à estética industrial, associando a linguagem automotiva, aeronáutica e naval por meio de elementos decorativos, Gelbert utiliza soluções que conferem um aspecto náutico ao conjunto, reforçado por sua localização junto ao lago. O uso de janelas circulares, que aludem a escotilhas de um navio e aos grandes terraços, referência aos deques, mostram claramente essa intenção. A menção náutica parece ter sido propositalmente adotada por Gelbert e foi explorada no Catálogo Geral do evento que chamava o pavilhão de “um navio ancorado à margem do grande lago, para proporcionar a porto-alegrenses e forasteiros as mais finas e aristocráticas atrações.”⁹⁷ Criado para comemoração, o pavilhão se tornou o centro da vida social de Porto Alegre no período. A imagem de um navio aludia à ideia de modernidade, e sua decoração interior demonstra a mesma preocupação de fazer lembrar o interior de grandes transatlânticos, utilizando de altos pés direitos e efeitos de iluminação, além de móveis e adornos do mesmo gênero. Não existem registros da autoria do interior, porém, podemos atribuí-la a Gelbert, que costumava detalhar os projetos e definir seus acabamentos, pisos e forros.



Figura 77 e Figura 78: Cassino, 1935. Imagens internas. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

O pavilhão foi o mais reconhecido do evento, uma vez que somente foi desmanchado em 1939. A modernidade *stream line* apareceu em várias residências do período, que fizeram uso de janelas circu-

97 (Catálogo Geral e Guia do Touriste. Exposição do Centenário Farroupilha. 1935)

lares e guarda corpos metálicos em alusão náutica. O dinamismo do arranjo de várias formas semicirculares pode ser verificado na residência do Sr. Cneu Aranha⁹⁸ de 1937. Durante os quatro anos que participou da vida dos porto-alegrenses, o Cassino tornou-se ponto de encontro da elite local.

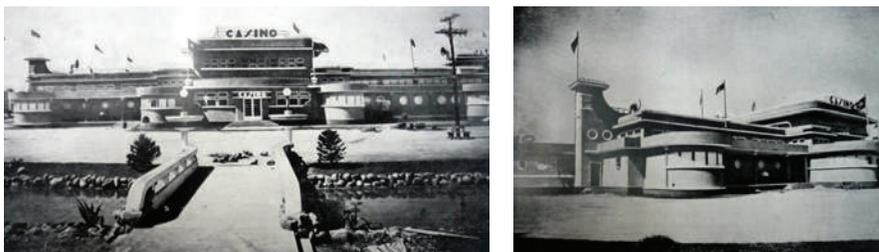


Figura 79 e Figura 80: Cassino, 1935. Vistas a partir do lago. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Inexistem desenhos que permitam examinar com clareza o funcionamento do edifício. O volume central mais alto deve abrigar o grande salão com palco, havendo salões laterais mais baixos. No segundo andar, havia saídas aos “deques superiores” com vistas privilegiadas do entorno (chafariz luminoso, Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, lago, etc.). Neste projeto é evidente o talento de Gelbert em interpretar um modo de vida ainda alheio à cidade, num edifício que o suscitasse aos usuários. Neste sentido, estilo, programa e projeto se combinam de forma efetiva.



Pavilhão das Indústrias Estrangeiras (1935)

Este pavilhão, considerado por Weimer⁹⁹ o mais arrojado, era “destinado a alojar o mostruário das indústrias estrangeiras representadas no Rio Grande do Sul.”¹⁰⁰ Sua localização privilegiada no eixo transversal, à esquerda da grande fonte luminosa, para quem entrava na Avenida dos Estados (eixo principal) pelo Pórtico Monumental, entre o Pavilhão da Agricultura e o das Indústrias do Rio Grande do Sul, reforça sua importância. Com área de 2.000 metros quadrados, era o segundo maior pavilhão em dimensão, perdendo apenas para o monumental Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, sendo, portanto, o maior das demais representatividades.

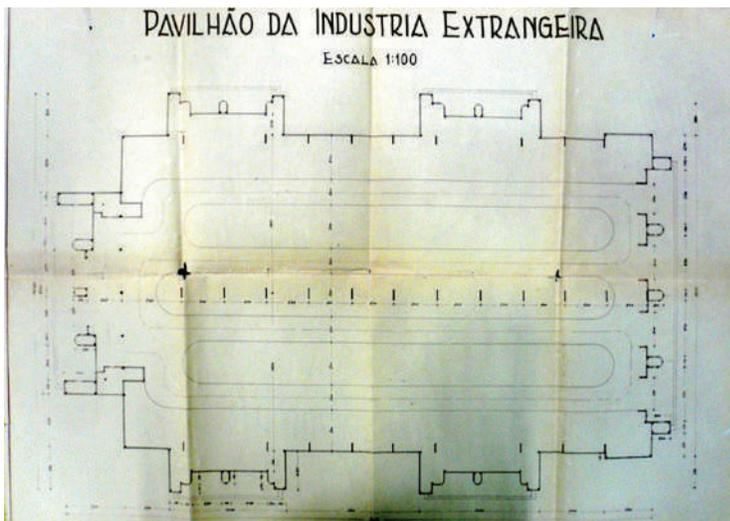


Figura 81: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Planta Baixa, 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

99 (WEIMER, 1998, 155)

100 (M. A. BINS, 1936, 15)

Do projeto original encontramos apenas a planta baixa, sem nenhuma assinatura nem carimbo, o que dificultou a afirmação de sua autoria. Diversos autores discorreram sobre o assunto, mas segundo Weimer “tudo está a indicar que foi concebido pela Prefeitura Municipal, pelo departamento de projetos, cujo responsável era Christiano de la Paix Gelbert.”¹⁰¹ Já Machado¹⁰² cogitou esta possibilidade e acabou descartando essa hipótese e, por não encontrar nenhuma comprovação, classifica-o por autor desconhecido. Segundo o já citado relatório de Bins, Gelbert foi responsável por todos os pavilhões, exceto o pórtico monumental e os pavilhões dos estados participantes, o que é uma afirmação definidora da autoria deste projeto, embora Bins, em parágrafo específico sobre o Pavilhão, não mencione o arquiteto. Sabemos que Gelbert era o único arquiteto que fazia parte do Comissariado, e que a solução arquitetônica era parte fundamental na representatividade dos Pavilhões. Isso nos faz supor que a proposta do segundo pavilhão, de maior visibilidade no conjunto, teve projeto desenvolvido com participação do Comissariado e, portanto, encabeçado pelo arquiteto Christiano da la Paix Gelbert.



Figura 82: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR

101 (WEIMER, 1998, 155)

102 (MACHADO, 1990, 222)

A linguagem adotada, segundo Bins em “*stylo cubista*”¹⁰³, difere dos demais pavilhões projetados por Gelbert para a Exposição, o que talvez suscite a principal dúvida, como vemos em Weimer: “Como a maioria dos mesmos apresentavam uma linguagem muito conservadora, podem ser levantadas dúvidas sobre a hipótese de ser de Gelbert a autoria deste projeto.”¹⁰⁴

No entanto, a arquitetura dos demais pavilhões não tem linguagem conservadora para os padrões da época, ainda mais no Rio Grande do Sul. Como referido anteriormente, Gelbert explora nos pavilhões as diferentes possibilidades de caracterização moderna, conforme sua interpretação. O *Art Déco* do Pavilhão das Indústrias Estrangeiras parece sugerir algumas influências neoplasticistas em sua configuração volumétrica. Os acessos marcados por marquises que se doblam até o solo num lado e tem bordo livre no outro são típicos de Gelbert, estando presentes no Centro de Saúde Modelo e no projeto de 1935 para o Abrigo de Bondes da Praça Pereira Parobé.

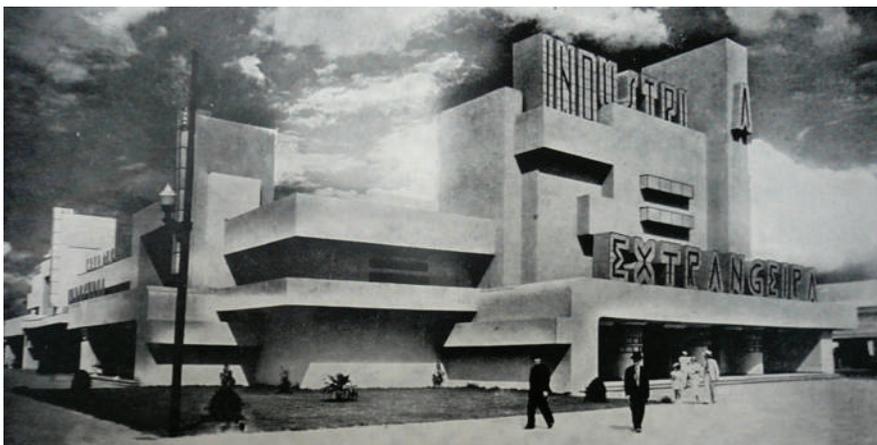


Figura 83: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras.
Vista externa, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR

Ao analisarmos a planta deste pavilhão, percebemos uma matriz simétrica, que parte de um retângulo principal, que recebe anexos dispostos simetricamente para demarcar acessos, sendo o acesso principal um volume de maior proporção, voltado para a Avenida

103 (M. A. BINS, 1936)

104 (WEIMER, 1998, 155)

dos Estados. Os elementos que definem a estética cubista foram aplicados nestes acessos em forma de planos e volumes sobrepostos ou encaixados ortogonalmente, quebrando a homogeneidade do volume principal. Na análise tipológica de Eskinazi, o estilo cubista aparece mais como adorno do que como concepção arquitetônica:

Os demais volumes subsidiários, agregados a estrutura principal, localizavam-se de forma simétrica ao longo das fachadas laterais e posterior, a fim de, juntamente com o grande volume anterior, criar os suportes e pretextos para a construção da estética cubista pretendida pelo edifício, fazendo que visualmente o edifício não passasse de um pastiche ou caricatura do abstracionismo formal característico das vanguardas arquitetônicas do período.¹⁰⁵

O juízo de Eskinazi parece exagerado. Na verdade, o mérito de Gelbert foi de usar uma estrutura regular, fácil de construir com as grandes tesouras de madeira, definindo dois grandes vãos e volumetrizar o edifício, sugerindo uma diversidade formal no exterior. Desse modo, projeções horizontais e verticais criam um jogo de planos e sombras que dão ao edifício um dinamismo moderno e distinto dos outros pavilhões.



Figura 84: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Vista noturna, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR

Como já foi verificado, o Comissariado intencionava demonstrar a modernidade arquitetônica nos mais variados estilos de vanguarda. Gelbert demonstrou muita versatilidade em compor com o racionalismo, o expressionismo e o *Art Déco* através da inserção de elementos estilísticos de cada estilo. A referência “cubista” não seria diferente. Apesar de parecer um pavilhão mais arrojado, não deixa de apresentar a mesma relação convencional dos demais entre a horizontalidade do elemento básico e a monumentalidade do elemento de acesso principal, apesar de usar uma composição mais abstrata e casual. Machado ¹⁰⁶ supõe que a escolha da estética cubista para este pavilhão pode ser relacionada ao extravagante, ao inusitado, e que a escolha de um pavilhão para demonstrar produtos do estrangeiro serviria bem a esta função.

Em termos estruturais, a solução é a mesma que Gelbert utilizou no Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, dividindo o espaço em dois grandes vãos, estes com dimensão de 18,5m e pilares modulados de 5 em 5 metros. O nome do pavilhão aparece no topo da fachada principal com o título “indústria” sobreposto e, terminando com a letra “A” separada, no volume em projeção, conferindo dinamismo. O mesmo dinamismo está presente no arranjo dos planos horizontais e verticais organizados com grande desenvoltura.

Pavilhão do Paraná (1935)

Apesar de Alberto Bins¹⁰⁷ ter afirmado que Gelbert não foi responsável pelos pavilhões dos Estados, no mesmo relatório ele afirma que o arquiteto foi o responsável pelo Pavilhão do Paraná. Com área de 300 metros quadrados, esse pavilhão era um dos menores desta representatividade, juntamente com o de Santa Catarina. Estava localizado entre o Pavilhão de Minas Gerais e o da Agricultura, à esquerda na Avenida dos Estados a partir do acesso.



Figura 85: Pavilhão do Paraná. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR

Seu arranjo apresenta uma planta retangular cuja fachada principal é animada por um jogo volumétrico diversificado. Em primeiro

107 M. A. BINS, 1936, 19)

plano, surge um pilar retangular encimado por um mastro. Este pilar projeta-se de um volume um pouco mais baixo, que é conectado a outro volume mais baixo, em posição recuada. Uma marquise está diante desse segundo volume, fazendo a ligação entre o volume maior e um terceiro, de contorno facetado, que surge em seguida. Na quinta curva, em ângulo acentuado, está o acesso coberto por uma marquise com o letreiro “Paraná”. Um grande número de elementos decorativos tornam o seu arranjo um tanto carregado. Frisos horizontais marcam a base, enquanto projeções finalizadas por um guarda corpo definem seu topo. As janelas quadriculadas e o formato de “L” ocupam os blocos laterais ao volume curvo. O elemento vertical com o mastro da bandeira se sobrepõe em altura ao conjunto, que sofre um escalonamento em seus volumes a partir deste. As pequenas dimensões do pavilhão combinadas à grande variedade volumétrica da fachada principal deixam o resultado desarticulado.

Em seu estudo, Callegaro afirma que a composição representada por este pavilhão e o de Santa Catarina será a mais influente no contexto urbano de Porto Alegre, aparecendo predominantemente em edificações residenciais.



Figura 86: Pavilhão do Paraná. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR



Demais Pavilhões e Projetos (1935)

A exposição contava ainda com pavilhões que representavam departamentos das administrações federais e estaduais, como o Pavilhão do Departamento Nacional do Café, com 400 metros quadrados; o da IFE-EFCB (Inspetoria Federal das Estradas de Ferro e Central do Brasil), com 300 metros quadrados; e se destacando em metragem o da VFRGS (Viação Férrea do Rio Grande do Sul), com 1500 metros quadrados. Estes ocupavam o contorno do lago, fora da Avenida dos Estados, realçando seu caráter subsidiário.



Figura 87 e Figura 88: Pavilhão IFE-EFCB, 1935.
Vista diurna e noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR

A autoria destes pavilhões atribuída a Christiano Gelbert, segundo o relatório de Alberto Bins¹⁰⁸, já citado. Neles, encontramos

108 (M. A. BINS, 1936, 12)

composições que procuravam demonstrar a mesma vanguarda arquitetônica pretendida nos demais, apesar de mais simplificados. As fachadas dos Pavilhões da IFE e da VFRGS têm solução compositiva bem semelhante, utilizando um corpo horizontal marcado por elementos acoplados simetricamente, marcando a centralidade através do escalonamento. Em seu trabalho, Callegaro analisa a grande influência desta solução na arquitetura: “O escalonamento é uma solução tipicamente modernizante com grande ocorrência na arquitetura porto-alegrense no período marcado pela influência da Exposição Farroupilha, de fato verificam-se edifícios com fachadas escalonadas em vários projetos brasileiros.”¹⁰⁹

Volumetricamente, as soluções são distintas. O Pavilhão da VFRGS consiste em um grande volume retangular com fachadas organizadas simetricamente. O caráter clássico e solene deste pavilhão o distingue do aspecto pitoresco da maioria dos outros. Já o Pavilhão da IFE, caracterizado por um volume retangular menor, é singular pela entrada em chanfro na esquina.



Figura 89: Pavilhão VFRGS, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Uma ampla marquise define o acesso aos dois edifícios. Machado¹¹⁰ salienta o destaque para a utilização de vão único de 30 metros no Pavilhão da VFRGS, sendo o mesmo vão utilizado no Pavilhão das Indústrias do Rio Grande. Amplas aberturas verticais escalonadas marcavam a centralidade do edifício que se destacava

109 (CALLEGARO, 2002, 70)

110 (MACHADO, 1990, 208)

em proporções ao da IFE, que tinha o escalonamento marcado por molduras verticais aplicadas.

O Pavilhão do Departamento Nacional do Café tem uma solução bem mais rebuscada, marcada por uma torre escalonada, encabeçada por um volume cilíndrico apoiado em volumes prismáticos. O formato piramidal lembra algo do pavilhão de Bruno Taut em *Leipzig* (1913) e da arquitetura de Olbrich e Hoffmann. O acabamento rusticado, simulando revestimento de pedra, dá ao pavilhão um aspecto de mausoléu, distinto de todos os outros. O acesso emoldurado por um pórtico iluminado, com o letreiro do pavilhão e elementos em forma de folhas, também se mostra uma solução diferente das marquises em balanço presentes na maioria dos projetos.

O evento teve ainda construídos pavilhões administrativos e de serviços, que estão relacionados no Plano Geral. Porém, não temos muitas informações sobre estes. Cabe salientar ainda o Pedestal¹¹¹ para o Monumento a Bento Gonçalves, projetado por Gelbert, para a comemoração do Centenário Farroupilha. Esse seria construído junto à Ponte da Azenha, o qual acabou sendo realocado, por ocasião da exposição, para o centro da rótula de acesso ao parque.



Figura 90 e Figura 91: Pavilhão do Departamento Nacional do Café, 1935. Vista diurna/noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

111 Ver *Ponte da Azenha*, capítulo 6.

Completando o conjunto, havia ainda um Auditório para concertos em forma de concha acústica, que, por fazer parte do conjunto geral, acredita-se ser de autoria também de Gelbert. Localizado ao lado do Cassino, junto à fonte luminosa, produzia um efeito que parecia projetar arcos de luz quando iluminado à noite, com diversas cores e matizes que se modificavam constantemente, segundo informação do jornal *A Federação* de 5 de setembro de 1935¹¹².



Figura 92: Auditório, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

O lago executado, conforme o projeto de Agache, tem 300 metros de comprimento, contando com um Belvedere numa ilha ligada por uma ponte ao terreno exatamente em frente ao Pavilhão do Cassino, com o qual fazia eixo. Tal construção, assim como o Embarcadouro (atual Café do Lago), localizado numa das extremidades do lago, tinha caráter definitivo, e são os únicos remanescentes dos projetos de Gelbert para a Exposição. O Belvedere, com formato circular, conta com bancos que serviam de guarda corpo e que conformam com o contorno circular em relação à água. O círculo é a diretriz absoluta da composição, desde a base em escadaria escalonada até os três discos

que conformam as lajes de cobertura, em ousado balanço, e apoiadas por uma coluna delegada ao centro. O aspecto “futurista” é típico da modernidade da época.



Figura 93: Belvedere, 1935. Vista do abrigo. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Figura 94: Embarcadouro, 1935. Vista externa. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

O Embarcadouro tem formato conformado por uma grande laje plana, apoiada em pilares, com um grande balanço junto à água. Um cilindro mais fechado, que devia corresponder à bilheteria e acesso, marca a extremidade junto a terra e tem seu corpo passando a altura da laje como que se encaixando nesta. O edifício lembra a solução adotada no Abrigo de Bondes da Praça Parobé, projetada no mesmo ano por Gelbert.



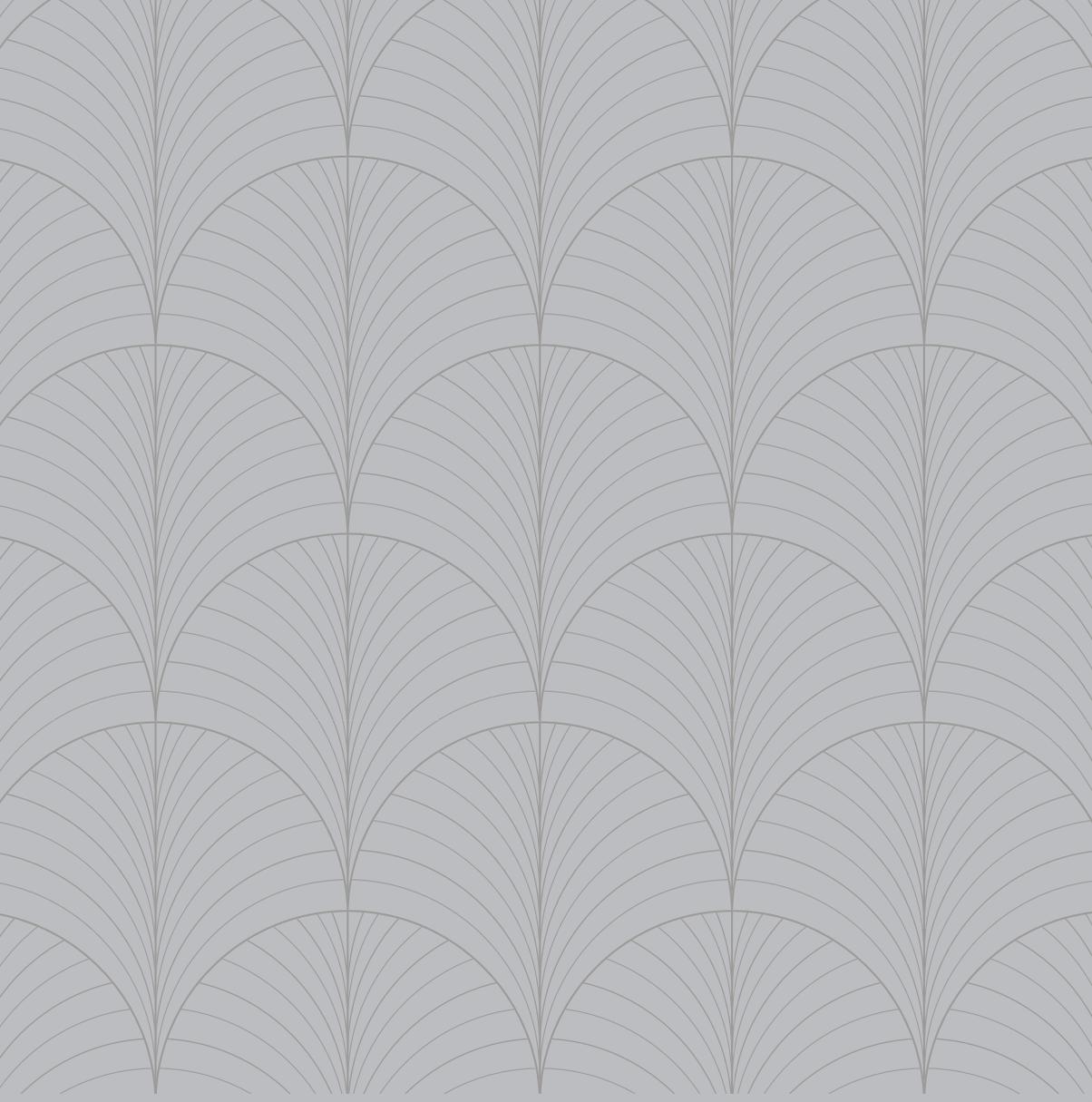
Figura 95: Exposição do Centenário Farrroupilha, 1935. Vista do lago. Fonte: ArqCentro-PROPAR.

Os trabalhos da Exposição Farrroupilha constituem a grande oportunidade de Gelbert como arquiteto. Os diferentes pavilhões que

projetou, dotados de flexibilidade programática e liberdade composi-
tiva, permitiram a ele exercitar as possibilidades expressivas da moder-
nidade, conforme ele a entendia. Ainda que se tratasse de arquitetura
efêmera, lidava com os problemas da grande escala e da linguagem
moderna. Nesse sentido, os pavilhões da exposição instauraram uma
nova forma de arquitetura na cidade, consolidando uma imagem que
a conectava com a ideia do moderno em centros maiores.



Figura 96: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista
Aérea. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo.



05



CAPÍTULO 5

PROJETOS DA ADMINISTRAÇÃO DE LOUREIRO DA SILVA (1937-1943)

E assim concretizamos o nosso desejo: deixar como obra central desta Administração um plano harmônico, uma teoria urbanística e uma consciência popular totalmente afirmada naquele rumo. Ainda mais. Desejamos antes de dar por terminada a nossa tarefa, deixar um plano de governo, um sistema de leis que se torne o seguro instrumento daquela composição. Uma vez realizada, esta poderá então expressar a harmonia material e espiritual, e demonstrar o grau de solidariedade, de capacidade e de energia da geração que a empreendeu, oferecendo, pelo fato de estar baseada em cânones artísticos, uma impressão douradura de singeleza e naturalidade.¹¹³

Loureiro termina assim a introdução de *Um Plano de Urbanização*, obra que publicou para relatar os trabalhos da sua administração e testemunhar o seu legado para a cidade. Loureiro da Silva foi prefeito de Porto Alegre de 1937 a 1943 com pretensões políticas bastante ambiciosas. Assumiu, indicado diretamente por Getúlio Vargas, após o golpe do Estado Novo, que enfraqueceu o apoio político a Flores da Cunha, o qual acabou renunciando e refugiando-se no Uruguai. Alberto Bins, prefeito da cidade até então, exonerou-se em solidariedade ao governador. O Partido Republicano Riograndense

(PPR) de Flores da Cunha havia governado a cidade por 40 anos através do intendente José Montauray. Tendo por base o positivismo, que procurava “conservar, melhorando”, esse implantara um *Plano de Melhoramentos* à cidade que propunha o planejamento, envolvendo saneamento e construção. O Plano, que data de 1914, teve a coordenação de João Moreira Maciel. Ao assumir a Prefeitura, Loureiro encontra a cidade com o *Plano de Melhoramentos* essencialmente implantado.

Conhecido por “o Charrua”¹¹⁴, Loureiro tinha como estratégia renovar a cidade e resolver com presteza e de forma acelerada os problemas urbanos. O Plano de Maciel já estava ultrapassado para o tamanho de Porto Alegre, e um estudo feito pelos engenheiros da Prefeitura, Edvaldo Paiva e Ubatuba de Faria, chamado *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*¹¹⁵, havia sido apresentado em 1935, destacando os problemas existentes e sugerindo novas resoluções. De cunho predominante viário, as diretrizes urbanísticas da *Contribuição* têm base nos conceitos oriundos dos Planos de Agache para o Rio de Janeiro e de Prestes Maia para São Paulo, ambos publicados em 1930.

Decidido que a cidade precisava de soluções definitivas para sua remodelação, Loureiro contratou em 1938 o engenheiro-arquiteto Arnaldo Gladosch para elaborar um Plano Diretor. A escolha de Gladosch se deve ao fato de que esse havia trabalhado com o urbanista Alfred Agache na remodelação do Rio de Janeiro. Nascido em São Paulo e com formação na Alemanha, Gladosch era especialista em urbanismo. Por ser brasileiro, evitaria problemas com a nova legislação que não aceitava profissionais estrangeiros. A experiência adquirida com Agache se reflete no plano de Gladosch para Porto Alegre, que incorpora a ideologia e os fundamentos técnicos do urbanismo francês da *Société Française des Urbanistes* (SFU) e do urbanismo alemão¹¹⁶.

Foi criado também o Conselho do Plano Diretor para acompanhar e discutir os problemas existentes e as propostas do novo plano, juntamente com a Prefeitura. Representantes das mais diferentes áreas (indústria, comércio, medicina, engenharia, exército, imprensa, dentre outros) integravam o Conselho que objetivava “uma política de urba-

114 (GRANDI, 2004)

115 (UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938)

116 (ABREU FILHO, 2006, 165)

nismo de portas abertas”. Durante os seus seis anos de mandato, Loureiro contou com grande apoio popular e político e implantou grande parte das obras de reestruturação do Plano Gladosch, dotando Porto Alegre de uma imagem de cidade modernizada.



Figura 97: Estação Rodoviária, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56)

Uma série de projetos públicos, incluindo praças, pontes e edifícios, fizeram parte do *Plano de Urbanização* de Loureiro da Silva. Estes projetos ficaram a cargo da 4ª Seção da Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal, que tinha como arquiteto chefe Christiano de La Paix Gelbert. Neste período, Gelbert trabalhava na 4ª Seção juntamente com dois desenhistas, Francisco Bellanca e Álvaro Gonzaga. Mais de 20 projetos foram apresentados em *Um Plano de Urbanização*, porém mais da metade não foram executados. Da maioria dos projetos não executados não foram encontrados os originais, restando apenas as imagens do Plano para registro.

Estes projetos incluem uma rodoviária, que deveria resolver os acessos interurbanos a Porto Alegre. Afirma Loureiro que “Essa estação deverá ser localizada em um ponto nas proximidades do Porto, ao

longo da Avenida Mauá, possivelmente nas proximidades do frigorífico do Estado¹¹⁷, o que demonstra que ainda não estava definido seu posicionamento. A perspectiva do projeto, com a assinatura de Gelbert, apresenta o acesso a uma esquina arredondada e marcação com elementos verticais com características *Art Déco Streamline*, com formas explicitamente navais também utilizadas no Cassino da Exposição de 1935. A mesma linguagem aparece no projeto para um Centro de Diversões, que se localizaria no parque Farroupilha, demonstrando o apreço do arquiteto pelo estilo do Cassino, que poucos anos antes havia sido demolido.

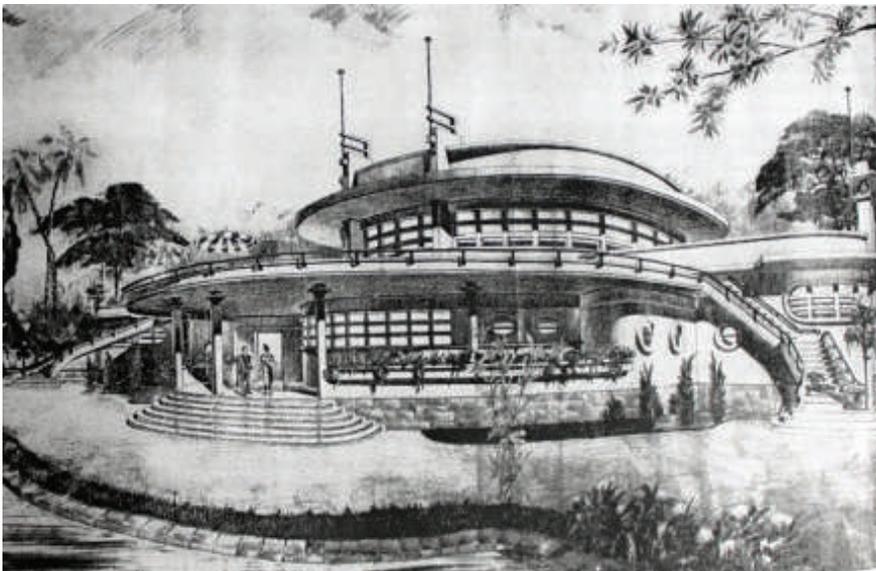


Figura 98: Centro de Diversões, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56)

Dos projetos que ficaram apenas na memória do Plano aparece ainda a Feira de Amostras¹¹⁸, as pontes da Rua Santana e Avenida Borges de Medeiros¹¹⁹, um Posto de Automóveis e um Estádio Municipal. Os seis anos de governo de Loureiro não foram suficientes para terminar a execução de todos os projetos previstos no Plano, especialmente as obras que previam a aquisição de imóveis e pagamento de indenização

117 (SILVA, 1943, 54)

118 Ver Praça Piratini (1941)

119 Ver Capítulo 6.

a particulares, como era o caso da Feira de Amostras e do Estádio Municipal. No *Correio do Povo* de 5 de março de 1943, uma matéria trata da autorização para aquisição dos imóveis necessários à construção do Estádio Municipal. Em nota, o Departamento Administrativo explica a necessidade de se resolver logo a situação, sob o risco de se aumentar cada dia mais as indenizações a pagar.

Mas são os projetos de praças, pontes e escadarias que se relacionam diretamente com o Plano Gladosch, resolvendo questões urbanas. A Canalização do Arroio Dilúvio criou a necessidade de novas pontes, que se destacam como marcos referenciais, os quais compõem a imagem do cotidiano da cidade até hoje. O Prolongamento da Avenida João Pessoa previa uma grande intervenção urbana em duplo tridente, com a criação da Feira de Amostras, que não foi finalizada, deixando o projeto da Praça Piratini como único tridente executado. A Escadaria da Rua Santo Inácio, que foi construída para facilitar o acesso de pedestres ao morro Ricaldone, no bairro Moinhos de Vento, e o Belvedere da Rua 24 de maio, cuja escadaria faz ligação da Rua Duque de Caxias com a Rua André da Rocha, resolveram as questões de acessibilidade urbana na mesma configuração racionalista com decoração geométrica utilizada por Gelbert nos outros projetos por ele executados.

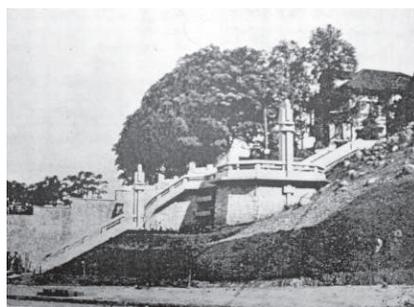
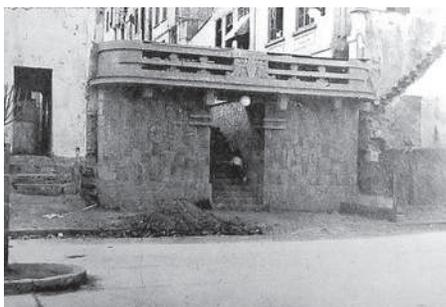


Figura 99 e Figura 100: Escadaria na ua Santa Inácio e Belvedere, na Rua 24 de Maio, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 119 e 93)

Durante a implantação do Plano Diretor, a 4ª Diretoria de Obras teve a oportunidade de projetar ainda muitos edifícios públicos construídos como o Mercado Livre e o Hospital de Pronto Socorro. A linguagem de modernidade utilizada por Gelbert, muito característica do Brasil nas décadas de 30 e 40, aparece em todos os seus projetos, conferindo unidade ao conjunto arquitetônico implantado

durante a administração de Loureiro da Silva. A intenção do respectivo prefeito de modernizar a Porto Alegre dos anos 40 foi alcançada pelas propostas urbanísticas do Plano de Gladosch, aliada aos projetos arquitetônicos de Christiano Gelbert para as intervenções previstas e que caracterizaram a modificação da cidade e indicaram os caminhos que seriam seguidos nos anos seguintes. Abreu, em sua tese, faz uma relação entre o sistema praticado em Porto Alegre por Loureiro com Gelbert e Gladosch, com o concebido em Paris (1853-1869) pelo Barão Haussmann com o auxílio de Jean Alphand (para os passeios Públicos) e Belgrand (para infraestrutura):

Arnaldo Gladosch e o arquiteto municipal Christiano de la Paix Gelbert estão distantes de Alphand e Belgrand (aliás quem seria um ou outro?), Loureiro e Vargas não são Haussmann e Napoleão III. O sistema colocado em execução por eles, entretanto, evidencia sua estirpe, reproduzindo na escala de uma capital de província a mesma devoção à arte urbana pública, codificada e apresentada com método em Um Plano de Urbanização, e posta a serviço de uma cidade que deve ser feita para durar.¹²⁰

Mercado Livre (1937)

A necessidade de se criar um Mercado Livre para verduras é anterior à administração de Loureiro da Silva. O Mercado Público de Porto Alegre existente desde o século XIX já havia sofrido ampliações, e o grande crescimento da população criava a necessidade de se instituir novos espaços para este fim. Havia dois projetos arquivados para o Mercado, em dois endereços distintos, sendo ambos anteriores à administração de Loureiro da Silva, e aparecem nesta parte do trabalho por ser uma obra inaugurada pelo prefeito e que ele cita no livro *Um Plano de Urbanização*.

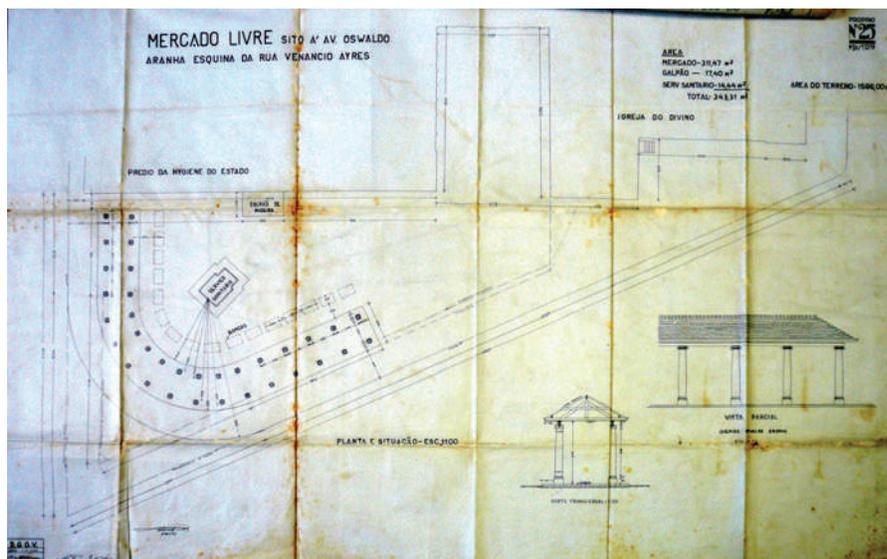


Figura 101: Mercado Livre—Projeto de 1933, na esquina onde posteriormente seria construído o HPS. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

O primeiro projeto arquivado elaborado pela Prefeitura Municipal data de 2 de setembro de 1933, e leva a assinatura de

Christiano de la Paix Gelbert. O segundo projeto data de 17 de fevereiro de 1937, com uma alteração em 22 de junho do mesmo ano, sendo esse o projeto inaugurado pela administração de Loureiro da Silva em 1939. O projeto executado era completo, incluindo o detalhamento para as bancas de verduras. O prefeito explica a importância da obra para a capital, quando afirma que: “A obra epígrafe, que representava uma necessidade inadiável para metrópole, foi encontrada, por esta administração, em seus lineamentos. Seguindo a orientação geral já por nós traçada, procuramos acelerar todos os trabalhos, a-fim-de completá-la com toda rapidez possível.”¹²¹

O terreno escolhido para o primeiro projeto do Mercado Livre era a esquina da Avenida Osvaldo Aranha com a Rua Venâncio Aires, onde posteriormente foi construído o Hospital de Pronto Socorro em 1942. Tratava-se de uma galeria em forma de arco, coberta com telhado de duas águas, apoiada em colunas com capitel jônico. Já neste projeto percebe-se a intenção de Gelbert de resolver o ângulo agudo formado na esquina do terreno por formas curvas. Neste caso, um arco convexo; na solução para o HPS, um arco côncavo. O projeto previa ainda um prédio anexo para o serviço sanitário, que seria implantado quase no centro da praça interna formada pelo arco. Este edifício apresentava telhado de 4 águas com frontões, portas e janelas arredondadas com uma estilística neocolonial.

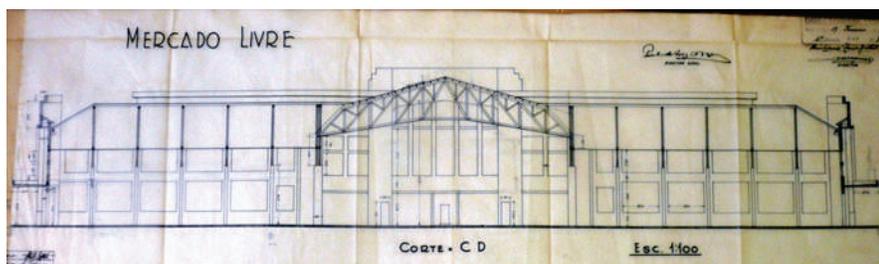


Figura 102: Mercado Livre – Corte Longitudinal, 1933. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

O segundo projeto, que foi executado, tem suas pranchas devidamente carimbadas pela Diretoria de Obras da 4ª seção e assinadas por Gelbert. O projeto foi implantado na quadra formada pelas Avenidas Borges de Medeiros, Júlio de Castilhos e Mauá, fazendo frente ao

121 (SILVA, 1943, 118)

Mercado Público e ao Guaíba. A solução adotada, em forma de pavilhão retangular, com acesso principal frente e fundos marcados por um corpo de maior altura disposto perpendicularmente ao volume básico e dois acessos laterais secundários, lembra o partido adotado por Gelbert para o Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul¹²², na Exposição do Centenário Farroupilha, em 1935.

A experiência de Gelbert com o Pavilhão permitiu que ele desenvolvesse um edifício dotado de grande vão livre estruturado por tesouras. O projeto, com dimensões de 90 metros de comprimento por 30 de largura, era metade do Pavilhão da Exposição que ocupava 230 metros de frente por 60 metros de fundos. Repetindo a solução estrutural, Gelbert organiza a estrutura em duas alas simétricas com tesouras transversais, vencendo vão de 30 metros (vão semelhante aos das tesouras do Pavilhão). No hall central, as tesouras são rotacionadas em 90 graus em relação às tesouras das alas, com comprimento de 27,56 metros e posicionadas 3,20 metros acima destas, elevando o pé direito. O vão de 5 metros, entre as tesouras e a cumeeira do telhado das alas, abre num lanternim para ventilação, assim como na solução adotada em 1935, com a diferença que a ventilação era por *shed*.

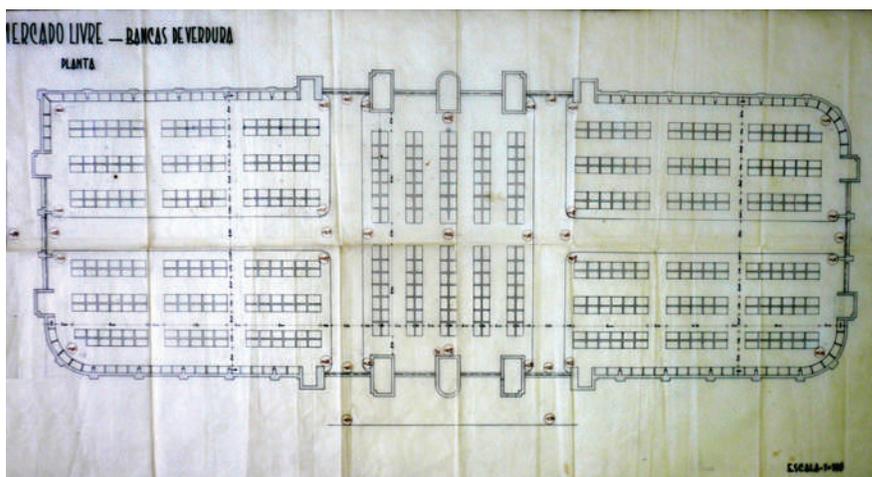


Figura 103: Mercado Livre – Planta Baixa, 1933. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

Com o espaço interno totalmente livre de elementos estruturais, as bancas de verduras foram orientadas segundo os acessos, sendo as do hall dispostas perpendicularmente às das alas, demonstrando o interesse de reforçar a diferenciação dos espaços, já caracterizados por diferentes pés direitos. Nos desenhos não aparecem forros e, apesar de não ter sido encontrada nenhuma foto interna, supõem-se que a estrutura do telhado ficava aparente, o que tornava o espaço bastante monumental, com aproximadamente 15 metros de altura.



Figura 104: Mercado Livre – Vista da esquina. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

O edifício ocupava todo o quarteirão e todas as fachadas foram trabalhadas de modo muito similar. As duas fachadas longitudinais eram idênticas, demonstrando que não havia prioridade no acesso principal ao edifício que podia ser feito pela Avenida Júlio de Castilhos ou pela Avenida Mauá. A marcação do acesso se dava por um volume mais alto correspondente ao salão central. O volume central era escalonado por dois planos laterais de menor altura. No trecho central havia uma janela monumental terminada em arco ogival abatido e subdividida por quatro pilares. Essas janelas garantiam abundante iluminação natural ao salão central do mercado. Nos dois planos laterais também havia janelas altas, interrompidas pela projeção do elemento central como se o plano recuado fosse contínuo e interceptado por um volume mais saliente. Uma grande marquise unia os três volumes centrais e o letreiro *Art Déco*

“Mercado Livre” aparecia centralizado. Na parte inferior, quatro vãos de acesso são divididos por espaços para escritórios, criando volumes robustos com janelas.



Figura 105: Mercado Livre. Vista aérea com a Estação Ildefonso Pinto. Fonte: (fotosantigasdeportoalegre.zip.net)

As duas fachadas laterais repetem a solução do elemento central definindo o acesso, com o mesmo formato, porém com menor altura, seguido por duas alas simétricas. A simetria bilateral do projeto é quebrada apenas pelo não arredondamento de um dos vértices do edifício, exatamente o que fazia relação com o edifício da Estação Ildefonso Pinto, demonstrando que Gelbert levou em conta sua pré-existência. Num certo sentido, a simetria do conjunto faz eco com o vizinho Mercado Público.

Seu grande volume horizontal se destacava na paisagem, criando um visual muito agradável para quem chegava pelo Guaíba, emoldurado pelos edifícios verticais que o cercavam, todos da mesma época (Palácio do Comércio, 1936, e Prefeitura Nova, 1944). Distintamente dos pavilhões da Exposição Farroupilha, o Mercado Livre é mais austero em sua decoração, destacando-se por sua monumentalidade.



Figura 106: Mercado Livre. Vista do Guaíba. Fonte: (Picasaweb.google.com/portoalegreantiga1)

Inaugurado em 1939, o edifício não durou 30 anos até ser demolido. Em 1944 surgiu um projeto que previa substituir o Mercado Livre e o Mercado Público, quando Affonso Eduardo Reidy e Jorge Machado Moreira haviam vencido um concurso para o projeto do edifício sede da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), que teve como segunda opção o citado terreno. Hoje, ocupa o terreno a Estação Mercado do Trem Metropolitano (Trensurb).



Hospital de Pronto Socorro - HPS (1939-1942)

Quando Loureiro da Silva assumiu a Prefeitura de Porto Alegre em 1937, havia grande deficiência na assistência médica pública. “Existia um único posto de socorro imediato, localizado em prédio alugado e em lamentável condição de higiene.”¹²³ O serviço de Assistência Pública, na cidade, iniciou em 1898, concebido pelo Dr. Luis Nogueira Flores na administração do intendente José Montaury, ocupava parte do andar térreo do Paço Municipal (Prefeitura Velha). O ambulatório era devidamente equipado com todo instrumental necessário, além de médicos capacitados para atender emergências. Veículos de tração animal eram utilizados no atendimento, pois ainda não havia carros na cidade. Em 1926, o serviço passou a funcionar na Rua José Montaury e, com a abertura da Avenida Borges de Medeiros, instalou-se na Rua Coronel Vicente esquina com a Rua Comendador Manoel Pereira, em um prédio alugado.



Figura 107: Hospital de Pronto Socorro - Vista da esquina, 1950. Fonte: www.lealevalorosa.blogspot.com

Em 1939, o diretor da Assistência Pública, Dr. Bruno Atilio Marsiaj, foi encarregado pelo prefeito para planejar o Hospital de Pronto Socorro, juntamente com a Diretoria de Obras, chefiada por Christiano de La Paix Gelbert. O atendimento feito até então pela Assistência Municipal limitava-se aos primeiros socorros, sendo o paciente encaminhado para outros hospitais, pois não havia no local aparelhos ou pessoal treinado para urgências e emergências. A proposta do Dr. Bruno foi criar um Hospital que agregasse o atendimento, o ensino e a produção científica. Em seu texto *O futuro Hospital de Assistência Pública de Porto Alegre*¹²⁴ defende que além de aparelhagem, material e pessoal capacitado para atender todos os casos, com todos os recursos terapêuticos, no menor espaço de tempo, o “hospital moderno” deve ser responsável pela formação médica aproveitando o ‘material humano’ que utiliza os serviços”. Defende que “cada caso clínico é uma fonte de ensinamento. Assim deve-se aprender e ensinar a medicina onde tais casos existirem”. O texto explica ainda todo o projeto detalhadamente, setor por setor, demonstrando o grande entrosamento que existiu entre o arquiteto e o médico na elaboração deste projeto tão particular.

O local escolhido para a construção se afasta do centro da cidade (esquina das Avenidas Osvaldo Aranha e Venâncio Aires). Contudo, está bem conectado com o centro pela Avenida Osvaldo Aranha e com as áreas de crescimento da cidade naquele momento, que estavam no entorno das avenidas radiais, como a Independência, a João Pessoa e a própria Osvaldo Aranha – Protásio Alves. Existem três projetos¹²⁵ para o local, todos de autoria da Diretoria de Obras, devidamente carimbados e assinados por Gelbert. O primeiro data de 1939 e, fora algumas alterações internas nas plantas do primeiro e terceiro pavimentos, é o mesmo que foi executado e inaugurado em 19 de abril de 1944. Suas pranchas aparecem com o carimbo de 14 de abril de 1939, anuladas com um “x” vermelho e novo carimbo com data de 19 de fevereiro de 1942. Com seis andares e capacidade para 150 leitos, previa espaços para o que de mais moderno havia em aparelhagem de cirurgia e medicina.

124 (SILVA, 1943, 281)

125 Projetos originais se encontram no Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

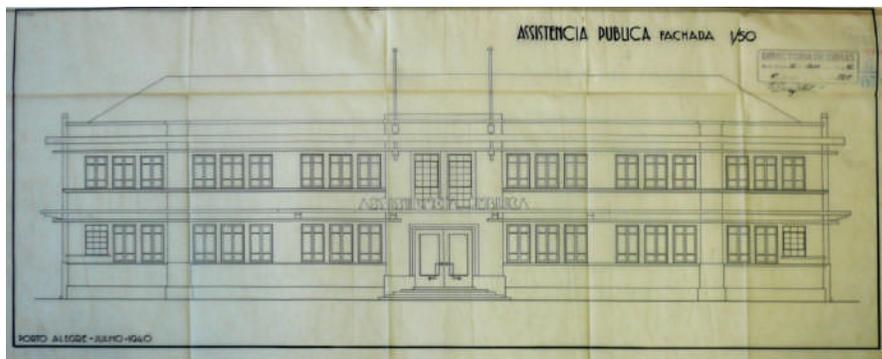


Figura 108: Assistência Pública - Fachada Frontal com 2 pavimentos, de 22 de junho de 1940. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

O segundo projeto tem data de 22 de junho de 1940 e apresenta uma solução bastante simplificada da primeira proposta, com apenas dois pavimentos. Provavelmente, mantinha a solução existente na época para Assistência Pública, sem levar em conta as novas ideias implantadas pelo Dr. Bruno Marsiaj, de ensino de medicina e permanência dos pacientes após o atendimento. Um terceiro projeto com data de 29 de “x” de 1941 também apresenta uma simplificação do primeiro. Com três pavimentos, sustentava a proposta de integrar o ensino à atividade hospitalar, porém com menos leitos de internação.



Figura 109: Assistência Pública. Fachada Frontal com 3 pavimentos, de 29 de 'x' de 1941. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

Na obra *Porto Alegre: Biografia duma cidade* (1940), na qual Álvaro Franco mostra a cidade no contexto das comemorações do bicentenário de sua colonização e das reformas urbanas em curso na administração de Loureiro da Silva, a página reservada às atividades de saúde mostra a perspectiva do projeto com apenas dois pavimentos com a legenda “Assistência Pública” (Figura 110). O projeto para o HPS, conforme foi construído, também tem sua perspectiva publicada, porém o nome que aparece escrito na legenda e na marquise do prédio é “Hospital de Assistência Pública”. Os dois desenhos são assinados por Francisco Bellanca, desenhista da 4ª seção, com a legenda “projeto da Diretoria de Obras 4ª Seção”. A dualidade dos desenhos confirma que até a data do lançamento do livro ainda não havia uma definição de qual projeto seria o definitivo. Percebemos no texto de Marsiaj que havia uma grande preocupação em convencer sobre a importância de hospitalizar todos os casos clínicos e não só os de caráter urgente, como costumam acontecer nos hospitais de Pronto Socorro, mostrando que este devia ser o principal motivo de divergência.

No *Plano de Urbanização*, Loureiro afirma que a pedra fundamental para o HPS foi lançada em 24 de dezembro de 1940, e a obra iniciada em 7 de março de 1941 – apesar do projeto final datar em 1942 (último carimbo). Os três estudos refletem a preocupação em se chegar à solução ideal, o que pode ser confirmado no texto de Marsiaj, que afirma que o embasamento da obra previa a construção de mais 3 andares, podendo o hospital chegar a 400 leitos. Afirma ainda que “atingida a capacidade máxima, manda a boa política técnico – administrativa que se construam novos núcleos hospitalares em zonas de maior necessidade.”¹²⁶ Fica a impressão de que considerações de ordem financeira levaram a Prefeitura a reduzir o tamanho do edifício.



Figura 110: Assistência Pública – perspectiva. Fonte: Fonte: FRANCO, Álvaro, Porto Alegre: Biografia duma cidade. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1940. Pg.660.

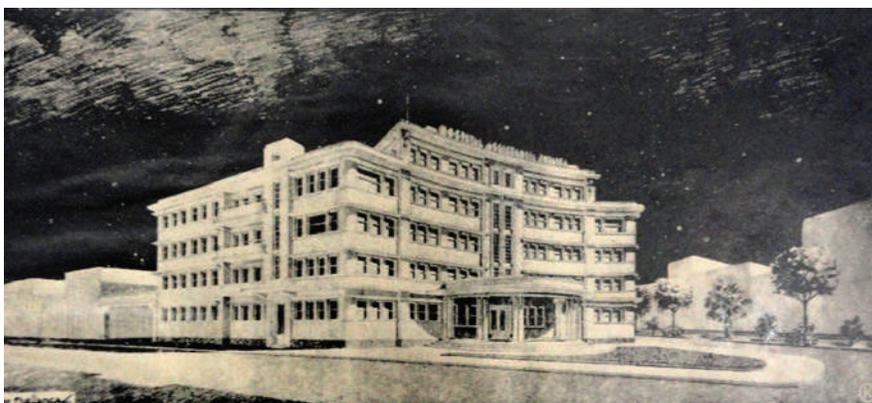


Figura 111: Hospital de Pronto Socorro – perspectiva. Fonte: Fonte: FRANCO, Álvaro, Porto Alegre: Biografia duma cidade. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1940. P. 659.

O projeto executado (1939-42)

O terreno fica no entroncamento das Avenidas Osvaldo Aranha, Venâncio Aires e Protásio Alves, possuindo forma irregular com a esquina em ângulo agudo. O partido adotado tem forma de “E” no qual três blocos paralelos são conectados por um bloco transversal. Conhecido por “pavilionar”, o sistema foi recorrente na arquitetura

hospitalar por criar condições de ventilação e insolação nas três faces dos blocos e teve sua origem através dos estudos da enfermeira Florence Nightingale, que planejou o modelo de enfermaria ideal no final do século XIX. Em Porto Alegre O Hospital São Pedro, projeto de Álvaro Nunes Pereira em 1879, também adota esta solução de implantação, que apresenta uma matriz clássica de composição popularizada como “pente” e apresentada nos manuais de arquitetura de Durand.

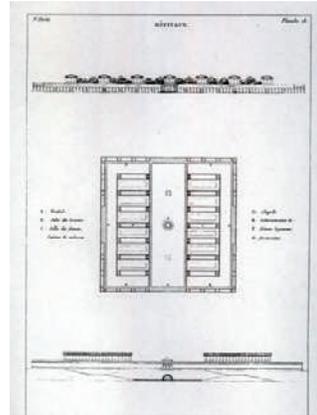


Figura 112 e Figura 113: Projeto de hospital (DURAND, *Precis*, 1802-5) e Hospital São Pedro, Porto Alegre, com tracejado indicando o projeto original (Fonte: *Google Earth*, editado por Pereira, 2011).

O exame do projeto original de Nunes Pereira mostra muitas similaridades em relação a um projeto de hospital ilustrado e comentado por Durand em seu manual. O autor francês reúne informações sobre hospitais em sua época e procura justificar o projeto que usa como exemplo em termos de sua eficiência funcional, que envolve questões de circulação, ventilação, insolação e posicionamento de partes.¹²⁷

A verticalização do edifício hospitalar iniciou no século XX e foi uma situação bastante inovadora, chamados de “hospitais monoblocos” – os projetos não deixaram de utilizar o sistema pavilionar em andares repetidos. Um dos primeiros projetos que apareceu com essa

solução foi Hospital *Beaujon*¹²⁸, concebido por Jean Walter, em 1932, e construído em 1935, em *Clichy*, França, e possuía mais de dez pavimentos. Jean Walter projetou um enorme edifício com 4 alas ligadas por um bloco principal e aplicou sacadas que serviam como espaço de convívio externo, uma vez que, não haviam mais os pátios como nas soluções pavilionares. O projeto de Gelbert utiliza esta solução, mas apesar de possuir cinco andares, a angulação aberta do volume horizontaliza sobremaneira a composição.

Todavia, há um precedente mais próximo. Em 1934, foram iniciadas as obras do Sanatório Belém, com a finalidade de abrigar pacientes com tuberculose. Tratava-se de um hospital de grandes dimensões, com sua construção financiada por um programa nacional de saúde, além de doações da comunidade local. Não é conhecido o autor do projeto, que foi executado pela firma Dahne & Conceição, importante construtora da capital na época. Em 1940, os três primeiros pavilhões do edifício foram inaugurados. Gelbert, como arquiteto-chefe da Prefeitura, certamente estava bem informado desse projeto.



Figura 114 e Figura 115: Sanatório Belém, vista aérea (Fonte: *Google Earth*) e a fachada principal (Foto: Cláudio Calovi Pereira)

A planta do Sanatório Belém se organiza em seis alas radiais, conectadas a um núcleo de forma semicircular, que gera uma fachada côncava. O núcleo concentra o hall de entrada, os serviços e a distribuição às enfermarias, concentradas nas alas radiais. A similaridade com a estratégia adotada por Gelbert no Hospital de Pronto Socorro é grande, tanto pelas alas quanto pela fachada principal côncava.

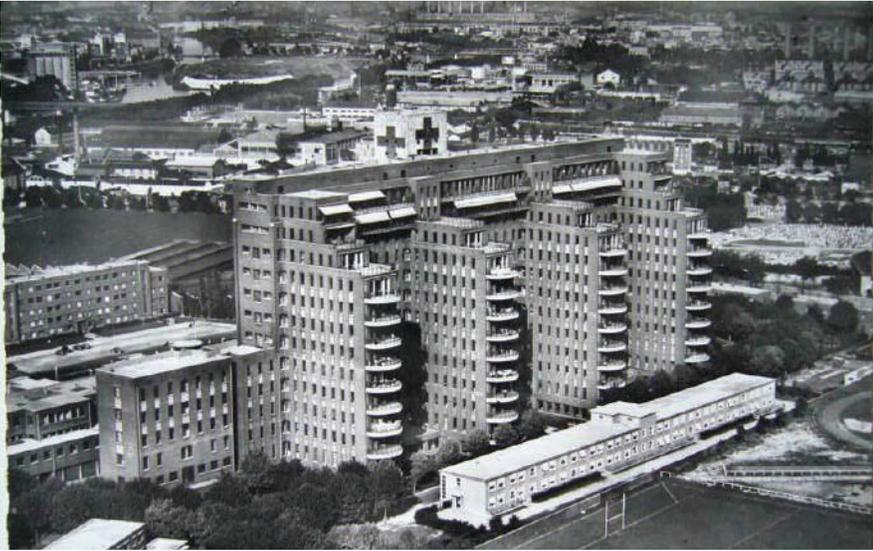


Figura 116 : Hospital *Beaujon*, *Clichy-França*. Foto aérea, 1960.
Fonte: (parisinvisible.blogspot.com.br)



Figura 117: *Palazzo della Zecca dei Banchi* projetada em 1525 em Roma. Fonte: (guttae.blogspot.com)

Contrapondo com a esquina de angulação fechada, Gelbert articula uma barra côncava transversal, na qual se ligam três barras longitudinais, obedecendo a angulação do terreno e criando um partido completamente simétrico. O arranjo organiza o final do quarteirão, dando continuidade para as vias e abrindo a esquina para um largo de acesso. A solução de neutralizar a agudeza da esquina e criar uma praça de perímetro côncavo encontra precedente na obra de Antonio da Sangallo conhecida por *Palazzo della Zecca dei Banchi*, projetada em 1525 em Roma.



Figura 118: Hospital de Pronto Socorro. Planta de Situação. Projeto elaborado em 1939 e aprovado em 1942. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

No nível térreo, a entrada principal é demarcada por um pórtico de perfil convexo, em contraponto à fachada côncava. O pórtico, que assinala o eixo de simetria da composição, possui seis pares de colunas sem capitéis. O acesso ao pórtico se dá por uma escadaria que acompa-

na sua forma cilíndrica e reforça a hierarquia do edifício ao elevá-lo da rua. A entrada pelo pátio era apenas para visitantes, dando acesso a um pequeno *hall* com saletas de espera para acompanhantes. Ligado a um corredor de distribuição, o *hall* tem pé direito simples e carece das proporções esperadas num edifício desse porte e função. Conforme explica Marsiaj, todo movimento de veículos era feito pelos fundos, havendo sempre uma ambulância de plantão na entrada, a fim de conduzir o paciente ao acesso interno, que se dava pela ala central onde ficavam os primeiros serviços de assistência. Devido à irregularidade do terreno, a ala direita e a ala central receberam um recuo no térreo para permitir a circulação de veículos nos fundos do edifício, o que não ocorreu com a ala esquerda, uma vez que havia espaço após a edificação.

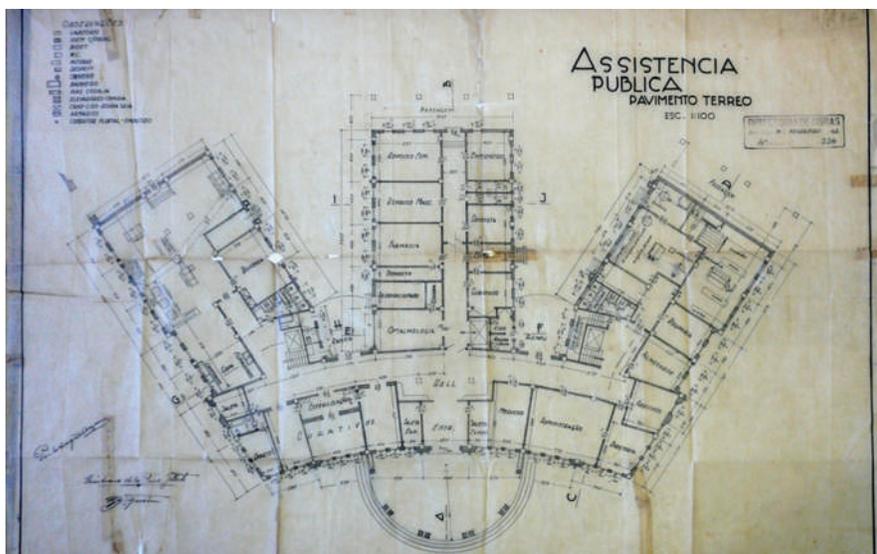


Figura 119: Hospital de Pronto Socorro. Planta baixa do pavimento térreo, com data de 19 de fevereiro de 1942. O térreo foi o único que não foi aproveitado do projeto de 1939, sofrendo apenas alterações na distribuição interna dos espaços. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

No térreo ainda ficavam os serviços do hospital de cozinha e lavanderia. Organizadas simetricamente, cada uma ocupou uma das alas limites, sendo a lavanderia na ala direita e a cozinha na ala esquerda. Esta solução, conforme argumenta o Dr. Bruno, pretendia facilitar o acesso de fornecedores, evitando a circulação destes pelo edifício. A ligação da cozinha e da lavanderia com os andares é feita

por um núcleo de circulação de serviço em cada ala, dispostos simetricamente. Um terceiro núcleo de circulação se localiza na ala central, este composto apenas de elevador, era de uso exclusivo de pacientes tendo conexão direta com o 'Hall de entrada', e a circulação principal do bloco transversal.

Embora utilizasse as alas para diferenciar os setores do hospital, Gelbert prioriza a organização em andares, sendo o térreo para serviços (cozinha e lavanderia), administração e assistência pública. No primeiro andar, ficavam serviços hospitalares de radiologia e traumatologia. O ensino, com a enfermaria escola e a clínica médica, ocupava o segundo andar, além dos quartos de primeira e segunda classes. O terceiro andar era destinado a cirurgias, incluindo o bloco cirúrgico e as enfermarias. O quarto andar não era ocupado por serviços hospitalares, apenas de apoio, e ocupava apenas parte do bloco curvo e da ala central.

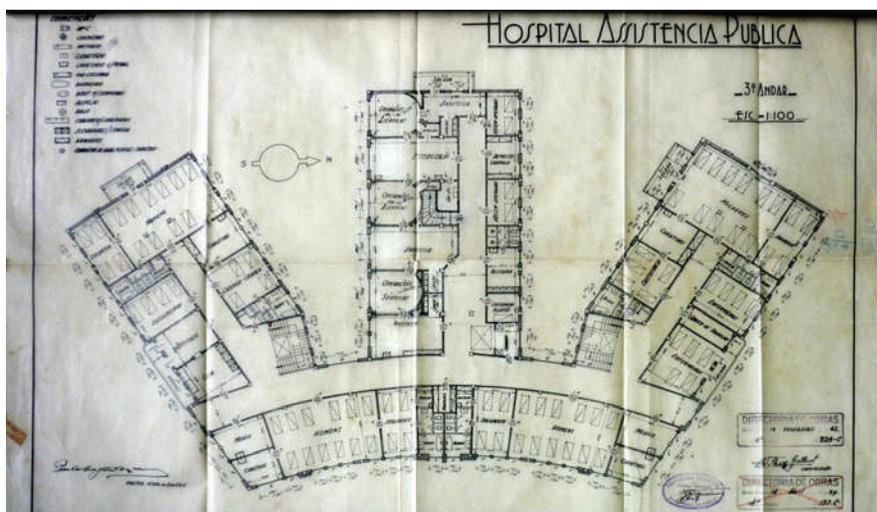


Figura 120: Hospital de Pronto Socorro. Planta baixa do 3º andar com data de 1939/42. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho

Ao longo dos andares, as ocupações dos blocos vão se dando conforme a necessidade, e apenas uma prumada de banheiros em cada ala lateral repete-se do térreo ao terceiro andar. A flexibilidade que a construção em concreto armado permite foi explorada sem levar em consideração o caráter externo. O bloco principal, por exemplo, abriga não apenas funções de administração (térreo) e escola (2º andar), mas também enfermarias (1º e 3º andares) e dormitório de serventes (4º andar).

Essa organização por andares não se reflete na solução formal ou volumétrica adotada, uma vez que os andares são todos repetidos, sem demonstrar a hierarquia ou a diferença das funções que abriga. O eixo de acesso é demarcado por um rasgo vertical com aberturas do piso ao teto que: no 1º andar, corresponde à sala de espera; no 2º, ao auditório e passa a abrigar os banheiros nos 3º e 4º andares. As demais aberturas foram padronizadas no tamanho de 120x200, e posicionadas em grupos de três janelas na fachada frontal.



Figura 121 e Figura 122: Hospital de Pronto Socorro. Fachada para as Ruas Osvaldo Aranha e Venâncio Aires, praticamente simétricas, não fosse o recuo para acesso de veículos no corpo do prédio na Fachada da Osvaldo Aranha. Na Venâncio, o acesso de veículo se dá por um pórtico anexo, que segue o alinhamento do térreo. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

A predominância dos cheios sobre os vazios aparece em todas as fachadas com aberturas repetidas e ritmadas. A base, o corpo e o coroamento são separados por uma borda contínua que reforça a horizontalidade do edifício. Linhas horizontais (cornijas) também são usadas para demarcar os andares e os parapeitos das janelas em toda extensão do prédio, sendo cortadas no eixo central pela linha de aberturas verticais. Na realidade, toda a fachada do edifício é organizada por faixas horizontais, ora murais, ora vazadas, criando um ritmo alternado. As cornijas que demarcam essas faixas, combinadas à posição mais recuada das esquadrias, criam um jogo de sombra e profundidade na fachada. A base do edifício se distingue do restante pela projeção do pórtico de entrada, enquanto o corpo do edifício tem terminação demarcada pela grande cornija do quarto andar, que adquire escala para todo o edifício. O coroamento é identificado pelos recuos laterais (hoje desaparecidos), pela segunda cornija, pela inscrição *Art Déco* com o nome do edifício e pelos mastros de bandeira.

A ênfase horizontal da trama tem contraponto nas linhas de aberturas verticais, com destaque para a linha central, que interrompe a sequência pela presença de aberturas maiores. Nas extremidades, as faixas horizontais têm uma leve interrupção pela projeção da pilastra que corresponde ao final do trecho em recuo na cobertura. Nota-se que estas pilastras aparecem ao centro da fachada (duplicadas) e após o segundo grupo de aberturas, em cada lado (simples). Entre o primeiro e o segundo grupo de aberturas, a pilastra está recuada, assim como nas extremidades da fachada. Gelbert demonstra sutileza em manejar os poucos elementos de sua estética *Art Déco* nesta fachada, cuja grande marca é o enquadramento côncavo do *round point* urbano de três avenidas.

Dois projeções verticais que marcam o corredor de circulação do bloco curvo também interrompem as linhas horizontais nas fachadas laterais. Fazendo a separação entre o bloco curvo e as alas mais externas, estas “torres” se destacam por chegarem à cobertura, onde dão para um terraço que abriga os reservatórios de água. Elas se assemelham ao núcleo vertical da fachada principal.

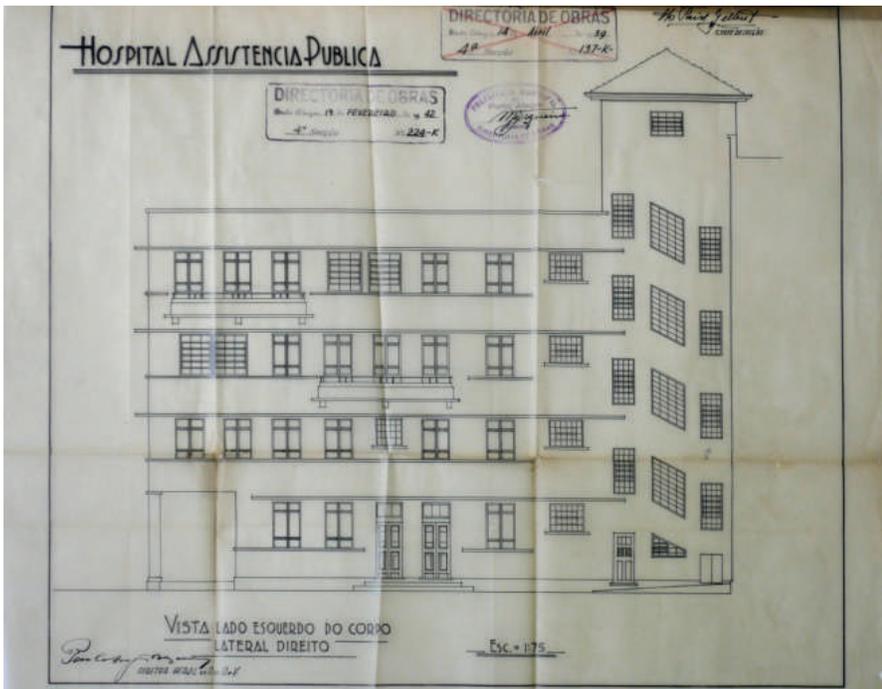


Figura 123 e Figura 124: Hospital de Pronto Socorro. Fachada para as Ruas Osvaldo Aranha e Venâncio Aires. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

Um recuo na fachada lateral também marca sutilmente a separação do corpo principal e das alas, que passam a ser sacadas nos 2º e 3º andares. Planimetricamente, não há relação entre a função e as sacadas que, na ala esquerda, acessam à copa e ao refeitório do andar e, na ala direita, a um quarto de isolamento e a um de enfermeiras. Na extremidade frontal, Gelbert altera a janela padrão por outra maior e basculante, finalizando o ritmo existente, ou seja, é possível que essa tenha sido a solução encontrada para localizar os banheiros dos apartamentos dos médicos situados nas extremidades. Nas fachadas internas, substituem-se por basculantes as janelas que dão para banheiros de uma forma funcionalista, mantendo a modulação existente, porém sem se preocupar com a repetição nos andares. Quadros fixos com dimensão de 300x345 foram utilizados no andar do bloco cirúrgico, uma vez que este abriga salas completamente isoladas do exterior pelo isolamento necessário no ambiente.



Figura 125, Figura 126 e Figura 127: Hospital de Pronto Socorro. Fachadas Posteriores, ala direita, ala central e ala esquerda (em ordem). Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

A simplificação no tratamento das fachadas internas pode ser percebida também pelo arranjo despreocupado das portas de acesso e das sacadas. Na ala esquerda e central, aparecem sacadas na fachada posterior. Por chegar do corredor à maioria dos andares, podemos imaginar que se tratava de espaços externos para convívio de pacientes com a mesma intenção do Hospital de *Beaujon*, mesmo estas sendo muito menores que as sacadas utilizadas no hospital francês. Parte do bloco central recebe um andar a mais, criando um escalonamento no seu coroamento.



Figura 128: Hospital de Pronto Socorro. Fachadas Principal, vista da esquina. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

A solução formal bastante expressiva adotada por Gelbert para a fachada principal inclui elementos do *Art Déco* com o nome do edifício (Hospital de Pronto Socorro) colocado em posição de destaque na fachada. O arremate superior, formado pelo quinto pavimento buscando o escalonamento da fachada, também remete ao estilo; com relação à marcação da entrada por um pórtico convexo que se encaixa na fachada côncava, cria-se uma aerodinâmica bastante expressionista para o conjunto. Em seu relatório, Loureiro classifica o edifício como um marco na cidade: “A arquitetura do futuro hospital apresenta linhas simples, modernas, constituindo um ornamento para a arquitetura da cidade, especialmente tendo em vista sua localização.”¹²⁹

Posteriormente, o edifício foi ampliado, com aumento do último pavimento, retirando o escalonamento da cobertura, resultando em sua descaracterização. A simetria não foi respeitada, muitas aberturas foram fechadas, uma sacada foi volumetrizada e multiplicaram-se aberturas aleatórias para ar condicionado. As torres que marcavam as

129 (SILVA, 1943, 117)

fachadas laterais também perderam sua característica original, já que a ampliação do 5º pavimento tornou o edifício um bloco único.

Em termos funcionais, o Hospital de Pronto Socorro não tinha precedentes na época, já que sua concepção trazia inovações que até então só haviam sido usadas no Hospital de Pronto Socorro do Distrito Federal, à época no Rio de Janeiro. Segundo o relato de Marsiaj, a equipe teve acesso a cópias das plantas de um anteprojeto similar que estava sendo feito para a capital do país, na época sob a orientação do Dr. Roberto Freire, não informando de qual hospital se tratava. O trabalho conjunto do médico e do arquiteto para criar uma edificação de qualidade funcional e plástica pode ser percebido no relatório minucioso apresentado em *Um Plano de Urbanização* e nos três estudos de projeto desenvolvidos pela 4ª Diretoria de Obras durante três anos.



Figura 129: Hospital de Pronto Socorro. Vista atual da esquina.
Foto: Gilberto Simon. Fonte: portoimagem.wordpress.com.



Centro de Saúde Modelo (1941)

Em 1940, Porto Alegre contava com um centro de saúde numa residência no bairro Bom Fim e outro em um edifício no bairro Navegantes¹³⁰, ambos adaptados para a utilização como clínica de saúde. O prefeito Loureiro da Silva assumiu, com o governo do Estado do Rio Grande do Sul, a responsabilidade de projetar e construir o novo Centro de Saúde da capital durante a implantação do *Plano de Urbanização*, em um acordo que permutava o terreno do HPS (propriedade do Estado) pelo terreno do Centro de Saúde (propriedade do município).

O projeto e a execução ficaram a cargo da 4ª seção da Diretoria de Obras da Prefeitura sob a chefia de Christiano de la Paix Gelbert. A intenção era criar um edifício modelo para assistência de saúde, e o nome Centro de Saúde Modelo aparece no *Plano de Urbanização* de Loureiro da Silva¹³¹, no qual ele afirma que “foram adotadas a distribuição interna e os dispositivos mais modernos das organizações deste gênero”. A obra foi iniciada em 13 de fevereiro de 1941 e finalizada em 31 de dezembro do mesmo ano.

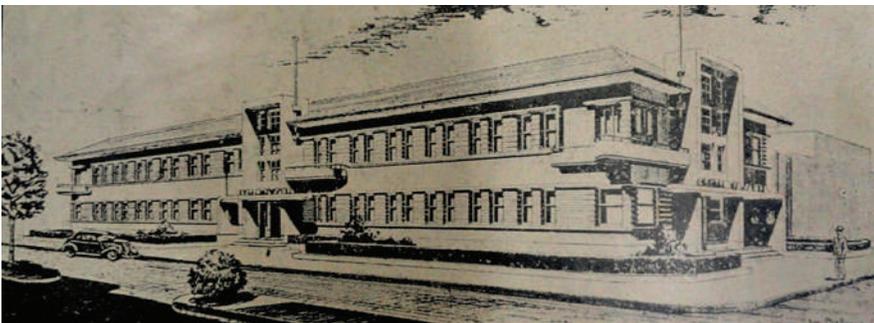


Figura 130: Centro de Saúde Modelo. Perspectiva. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 659)

130 (COSTI, 1999, 21)

131 (SILVA, 1943, 53 e 117)

O projeto completo para o edifício com plantas, cortes, fachadas e detalhes, data de 3 julho de 1939, e leva o carimbo da Diretoria de Obras, porém não há nenhuma assinatura, nem a de Gelbert. No trabalho de Marilice Costi¹³², ela afirma ser o eng. Ruy Bacellar o projetista devido a uma informação verbal que recebeu. Mas por se tratar de projeto sob a chefia de Gelbert, e de não haver nenhuma assinatura nos documentos, pode ser considerado como projeto do referido arquiteto. No livro de Franco¹³³ aparece a perspectiva para o Centro de Saúde Modelo com a assinatura de Bellanca, desenhista da 4ª seção com a legenda “outro projeto de centro de saúde”. Antes desta imagem está a perspectiva do Centro de Saúde n.º 1, descrito como “Projeto de Rui Bacellar, engenheiro civil”. Este projeto se refere ao Centro de Saúde do bairro Navegantes, elaborado em março de 1940, e que foi substituído por outro em outubro de 1942, o qual foi construído em 1948. No *Plano de Urbanização Loureiro* não cita este trabalho. A imagem do projeto do engenheiro mostra enorme diferença do trabalho desenvolvido até então pela seção de arquitetura chefiada por Gelbert, o que reforça a tese da autoria diferente para os dois projetos.

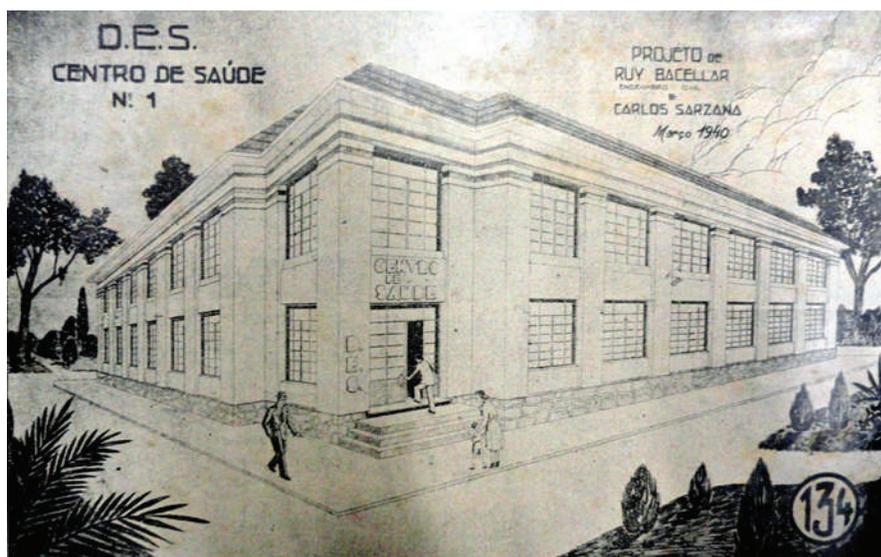


Figura 131: Centro de Saúde N.º 1. Perspectiva, 1940. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 658)

132 (COSTI, 1999, 28)

133 (Á. FRANCO, 1940, 658)

O terreno se localiza na esquina da Rua Sebastião Leão (atual Avenida Jerônimo de Ornelas) com a Avenida João Pessoa, próximo à Praça Piratini (projeto de Gelbert). Por se tratar de um terreno longilíneo com maior testada para a Av. Jerônimo de Ornelas, o edifício se implanta como uma barra longitudinal, contendo o acesso principal na face mais extensa, marcando o eixo de simetria da composição. Este arranjo lembra a solução utilizada por Gelbert no Pavilhão das Indústrias do Rio Grande do Sul, e que foi uma tipologia muito utilizada no período em Porto Alegre¹³⁴, na qual podemos distinguir uma tendência de combinar uma organização compositiva clássica-acadêmica e uma plasticidade geométrica e abstrata com ares de modernidade. Nas duas extremidades há um acesso secundário, sendo a fachada para a Avenida João Pessoa valorizada pelo anexo de um bloco que serviria à garagem. Esta última fachada tem um pórtico de entrada igual ao da entrada principal, o que desfaz a ideia de prioridade do outro acesso para quem vê o edifício desde a Avenida João Pessoa.

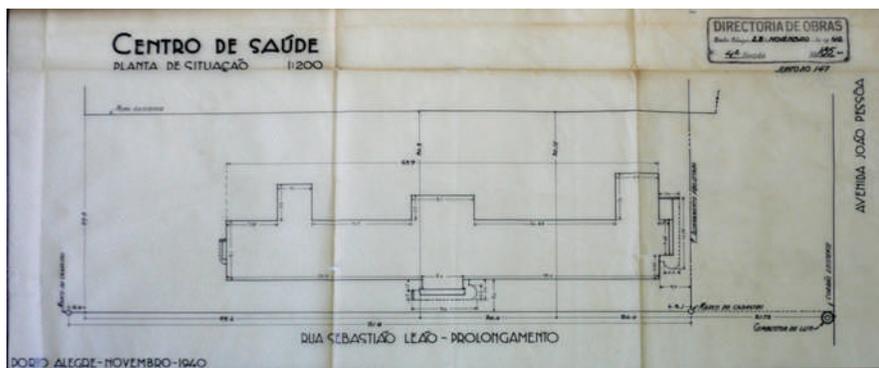


Figura 132: Centro de Saúde – Implantação, 1940. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

O Plano Gladosch previa a implantação de um tridente na esquina entre as Avenidas João Pessoa e Azenha, criando uma terceira Avenida até a Rua Santana, fazendo a ligação com a futura Feira de Amostras.¹³⁵ Diante deste tridente, Gladosch previa um largo, configurado pelo recuo do alinhamento da av. João Pessoa e, por essa razão, o edifício recebeu um recuo de 22 metros para a referida

134 Ver trabalho de Adriana Callegaro sobre a evolução dos padrões tipológicos a partir da Arquitetura da Exposição Revolução Farroupilha.

135 Ver capítulo 5 sobre o Prolongamento da João Pessoa e a criação da Praça Piratini e Feira de Amostras.

Avenida. O tridente de avenidas foi parcialmente construído com a Av. Piratini, estendendo-se por apenas um quarteirão, diante do colégio Júlio de Castilhos. O único fragmento executado do largo previsto por Gladosch é o recuo do Centro de Saúde, que hoje tornou-se um jardim mal conservado que oculta a fachada do edifício.

O projeto previa um afastamento do fundo do lote em toda extensão do terreno, criando um pátio central que servia para tráfego de veículos, uma vez que o acesso à garagem se fazia por uma rua projetada na outra extremidade do lote. Esta rua, denominada Euclides da Cunha na planta do térreo, jamais foi aberta.

Com dois pavimentos, o edifício tem sua planta organizada em duas alas com corredor central, divididas pelo acesso principal, sendo o lado direito destinado à ala materno-infantil, e a esquerda ao atendimento geral com Raio-X e sala de pequenas cirurgias. A separação das alas pelo saguão de acesso é reforçada pelo deslocamento do corredor, que impede a continuidade visual. A simetria do arranjo planialtimétrico é quebrada pela disposição da escada na ala esquerda junto ao saguão de acesso principal, espaço destacado no conjunto pelo pé direito duplo com mezanino.

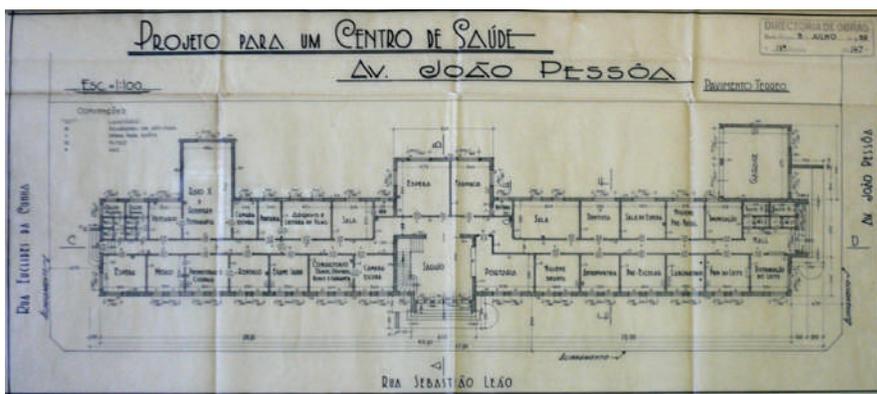


Figura 133—Centro de Saúde Modelo - Planta baixa Pavimento Térreo, 1939. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

O Raio-X ocupa um volume que se projeta para fora da barra principal, como um anexo apenas no térreo para os fundos do terreno. A garagem e o volume central também se acomodam para fora da barra principal, no interior do lote, numa estratégia que relembra alguns aspec-

tos das *prairie houses*, de Frank Lloyd Wright, que pode ser percebido na *Winslow House* (1893), “em que distorções irregulares para trás de uma fachada formal acomodam ingredientes deselegantes como as partes de serviço.”¹³⁶ A influência do Estilo Pradaria de *Wright* também pode ser percebido na utilização do telhado cerâmico de pouca inclinação e na marcação da horizontalidade da fachada através de frisos e reentrâncias.



Figura 134: Centro de Saúde Modelo – Vista da Rua Sebastião Leão a partir da Santana, 1942. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br)

A fachada da Av. Jerônimo de Ornelas é marcada pelo volume de acesso no eixo e mais alto que a barra de atendimento e, apesar de centralidade, a assimetria da composição é reforçada pela criação de uma marquise em “L”, que lembra a marquise projetada por Gelbert para o Pavilhão das Indústrias Estrangeiras na Exposição do Centenário Farroupilha. A utilização de janelas ovais lateralmente ao acesso no lado esquerdo, na posição da escada, quebra o ritmo criado pela repetição das aberturas. A intenção de fugir da simetria é reforçada pelo uso de sacada apenas no lado direito do volume central. No topo da marquise está o título “Centro de Saúde”, em letreiro *Art Déco*.

A marquise em “L” aparece nas três fachadas com acessos ao edifício. Na fachada menos importante, o tema da entrada comparece em escala menor. Como já referido, o volume de acesso principal foi repetido na fachada para a Av. João Pessoa. Contudo, a extensão das fachadas nos dois lados do volume mais alto do *hall* são desiguais, enfatizando o caráter assimétrico desta fachada. A marquise se posiciona mais descentralizada, tal como o letreiro *Art Déco* com o nome do edifício. A porta de acesso, menor que a principal, é deslocada para a esquerda, surgindo

uma janela oval à direita para demarcar o eixo da marquise que se destaca pelo letreiro. A presença da sacada em um dos lados também acentua o maior dinamismo volumétrico desta elevação.



Figura 135: Centro de Saúde Modelo – Vista da esquina da Rua Sebastião Leão com Avenida João Pessoa, 1942. Fonte: fotosantigas.prati.com.br.

O edifício tem muitos pontos em comum com o Hospital de Pronto Socorro, projetado um pouco antes. Entre eles, pode-se citar a organização da fachada principal por faixas horizontais alternadas, ora murais, ora com aberturas ritmadas, a marcação de acessos e circulações por volumes verticalizados em projeção da linha de cobertura e o uso dos letreiros *Art Déco* como marca de estilo. No entanto, sua menor escala e sua localização mais convencional no tecido urbano o fazem menos “palaciano” do que o hospital. Isso explica as experimentações com referências residenciais, como a arquitetura das *prairie houses* de Wright. Os pórticos em “L” e a disposição assimétrica da fachada da Av. João Pessoa lembram alguns aspectos da arquitetura do neoplasticismo. Porém, a arquitetura de Gelbert se insere num quadro geral ligado ao *Art Déco*, tanto americano como francês, temperado por inserções que revelam sua familiaridade com as tendências modernizantes menos radicais do início do século XX.

Atualmente, o edifício se encontra com alterações significativas nas fachadas laterais das extremidades, que foram estendidas até o limite do terreno, fazendo com que a planta assuma implantação em “u” com pátio central sem acesso de veículos. As maiores alterações foram internas, e a fachada da Av. Jerônimo de Ornellas mantém sua forma original. A fachada da João Pessoa perdeu sua imponência origi-

nal devido à nova configuração que assumiu o local, com edifícios muito altos, e as árvores que cresceram no recuo de jardim.



Figura 136: Centro de Saúde Modelo – Fachadas, 1939. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

O edifício deveria mostrar a modernidade que Loureiro ambicionava para Porto Alegre, e suas palavras para descrevê-lo foram: “Este edifício obedece também às linhas arquitetônicas modernas e possui amplitude suficiente para comportar as mais modernas instalações de todos os serviços de um Centro de Saúde modelar.”¹³⁷ Essas linhas de uma modernidade pragmática se conservam até hoje, com características fortes mesmo com as ampliações pelas quais passou o edifício.



Figura 137: Centro de Saúde Modelo – Fachada Avenida João Pessoa, 2009. Fonte: Cristiano Z. Pereira

Figura 138: Centro de Saúde Modelo – Fachada Rua Jerônimo de Ornelas, 2009. Fonte: Cristiano Z. Pereira

137 (SILVA, 1943. 117).

Praça Piratini (1941)

O projeto para uma nova ponte no prolongamento da Avenida João Pessoa conjugado ao projeto da Praça Piratini, junto à bifurcação com a Avenida Azenha, fazia parte de uma intervenção urbana muito maior, já que o prolongamento era uma medida de urgência para o “desafogo do tráfego” da cidade, segundo o *Plano de Urbanização*, sendo uma das primeiras modificações a serem enfrentadas. Este projeto já havia iniciado na administração de Otávio Rocha, que previa o prolongamento desde a Rua Laurindo até a Estrada do Mato Grosso (atual Av. Bento Gonçalves). No mapa de 1932, podemos perceber que apenas um triângulo configurava o espaço da praça entre as Avenidas João Pessoa e a Azenha.



Figura 139: Mapa parcial de Porto Alegre em 1932. Mostra a projeção do prolongamento da João Pessoa com a praça em forma triangular. Fonte: (CALOVI, 2009, 162)

No Plano de Arnaldo Gladosch, a avenida passa a fazer parte de uma intervenção urbana que previa uma série de modificações. A concepção de áreas verdes do plano pretendia criar um conjunto homogêneo com um sistema orgânico de praças e parques. Na proposta do urbanista, o triângulo formado pelas Avenidas João Pessoa e Azenha é rebatido no eixo da João Pessoa, criando um tridente, que de um lado ligaria a Estrada do Mato Grosso, como já era previsto, e de outro chegaria até a Feira Permanente de Amostras, que teria a função de parque de exposições e eventos. A criação do local para Feira tinha o “intuito de preencher uma lacuna visível em nossa cidade”¹³⁸, segundo o próprio plano. O edifício da Feira de Amostras, coroado por uma cúpula, era o ponto focal de um eixo monumental através de uma Avenida que o ligava ao Parque Farroupilha, coincidindo com o eixo da sua composição. A Feira de Amostras, posicionada diante do arroio retificado, estaria ligada à praça Piratini pela nova Avenida que de lá partiria, como terceiro braço do tridente. A consequência disso foi a criação de outro tridente diante da Feira de Amostras, ligando-a até as proximidades do Hospital de Pronto Socorro.



Figura 140: Plano Gladosch. Mostra o Eixo criado por Santana até a feira de Amostras com os dois tridentes. Fonte: (SILVA, 1943, 33)



Figura 141: Traçado atual da cidade com marcação do eixo da atual Rua Santana até a localização da Feira de Amostras. Nas laterais, estão os braços do tridente (atuais Avenida Piratini e Rua Santa Teresinha). Fonte: *Google Earth*, manipulado por Cláudio Calovi, 2012.

Segundo a Ata da 6ª Reunião do Conselho do Plano diretor, a Feira de Amostras foi projetada por Arnaldo Gladosch a pedido de Loureiro, com a finalidade de comemorar o bicentenário da fundação da cidade, segundo o próprio Gladosch afirma: “Incumbido pelo sr. Prefeito da elaboração do projeto para exposição a realizar-se por ocasião do bicentenário da fundação da cidade, apresento à apreciação dos srs. Conselheiros as respectivas plantas.”¹³⁹

Esta informação contradiz a possível atribuição a Gelbert pela autoria do projeto, conforme cita Günter Weimer:

O programa deste “Feira de Amostras” estava contido no plano de Arnaldo Gladosch e seu projeto arquitetônico foi desenvolvido dentro da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, em razão do que se atribui sua autoria a Christiano de la Paix Gelbert que, à época era o responsável pelos serviços de projetos.¹⁴⁰

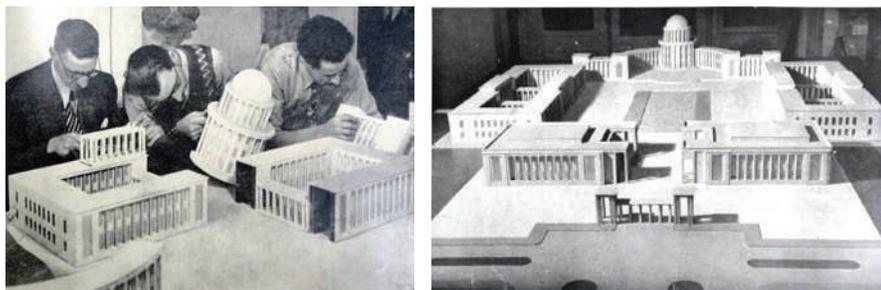


Figura 142 e Figura 143: Maquete para Feira de Amostras sendo elaborada pela Diretoria de Cadastro (dir.) e finalizada (esq.). Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 341)

Sabe-se que o trabalho de Gelbert e Gladosch foi muito próximo neste período, já que ele era o único arquiteto da municipalidade, e possivelmente teve alguma participação no projeto, cuja maquete foi desenvolvida pelos técnicos da Diretoria de Cadastro, conforme mostra a fotografia publicada por Franco. A concepção formal da Feira de Amostras, porém, diverge da arquitetura de Gelbert, que apresenta um racionalismo geometrizar temperado por características do *Art Déco*. No projeto para a Feira de Amostras, percebe-se também a influência de Agache, para quem Gladosch havia trabalhado quando aquele estava no Rio de Janeiro a fim de elaborar o Plano Diretor da cidade. O classicismo despido e a ausência de detalhes enfatizavam o caráter austero da solução arquitetônica que, ao ser comparada com a Entrada do Brasil (1930) de Agache para cidade do Rio de Janeiro, permite-nos notar o mesmo efeito de monumentalidade que pretendia lá demonstrar. A Feira Permanente seria inaugurada para a comemoração do bicentenário da cidade, mas nunca foi construída, frustrando-se também a extensão do segundo tridente que levaria até ela.

Os projetos para a Praça Piratini levam o carimbo da 4ª Seção da Diretoria de Obras, com data de 19 de junho de 1940 e 26 de fevereiro de 1940, e assinada por Gelbert. O projeto é composto dos dois

140 (WEIMER, 1998, 142)

triângulos que formam o tridente, juntamente com o canteiro central da João Pessoa. Destacando-se no conjunto, aparece o Monumento Equestre a Bento Gonçalves, posicionado em alto pedestal no encontro das três avenidas.



Figura 144 (esq.): Pedestal para Monumento a Bento Gonçalves executado no Parque Farroupilha, na Exposição do Centenário Farroupilha, em 1935. Inicialmente, este projeto seria construído na Ponte da Azenha. Fonte: (M. A. BINS, 1936)

Figura 145 (dir.): Vista do Pedestal com o Monumento a Bento Gonçalves na Praça Piratini, 1958. Foto: Antônio Ronek. Fonte: meu-portoalegre.blogspot.com.

O projeto do pedestal de 8 metros de altura que apoia a estátua também é de Gelbert, que já havia projetado outro pedestal para esta mesma estátua em data anterior a 34, com a finalidade de comemorar o Centenário da Revolução Farroupilha. Este trabalho aparece no relatório da Diretoria de Obras de 1934, no projeto para a Ponte da Azenha¹⁴¹, que pretendia homenagear a data, já que, durante a Revolução, os revoltosos chegaram aos muros da cidade após passarem pela referida ponte. Procurando destacá-la na composição, Gelbert colocou o monumento no centro da Avenida em direção à ponte. Em 1936, esta foi inaugurada, porém sem o monumento, que acabou sendo instalado no Parque Farroupilha, no último dia da exposição, sobre o mesmo pedestal projetado para a ponte. Segundo Ricardo

141 Ver capítulo 6, Ponte da Azenha.

Calovi, o plano consegue assim trazer o monumento mais próximo da proposta original:

Gladosch, de certo modo, recupera a conexão entre a homenagem a Bento Gonçalves e as obras de retificação do Arroio Dilúvio. A estátua Equestre, que antes comandava uma intervenção envolvendo a avenida, ponte e riacho canalizado, agora ocupa o ponto focal de um tridente para onde convergem três avenidas importantes.¹⁴²

Os projetos para os pedestais são muito semelhantes e têm como formato principal um retângulo, sendo o de 1935 com a frente arredondada. O pedestal de 1934 é mais baixo e tem as faces menores arredondadas. A versão de 1941 é mais alta e mais unitária, refletindo a necessidade de maior imponência diante de um largo tão amplo. A base escalonada forma uma espécie de escadaria, que apoia a pilastra principal. Esta é um elemento puro, retangular que tem a base marcada por um volume que se sobressai, e o topo por um prisma menor que funciona como uma base para o cavaleiro.

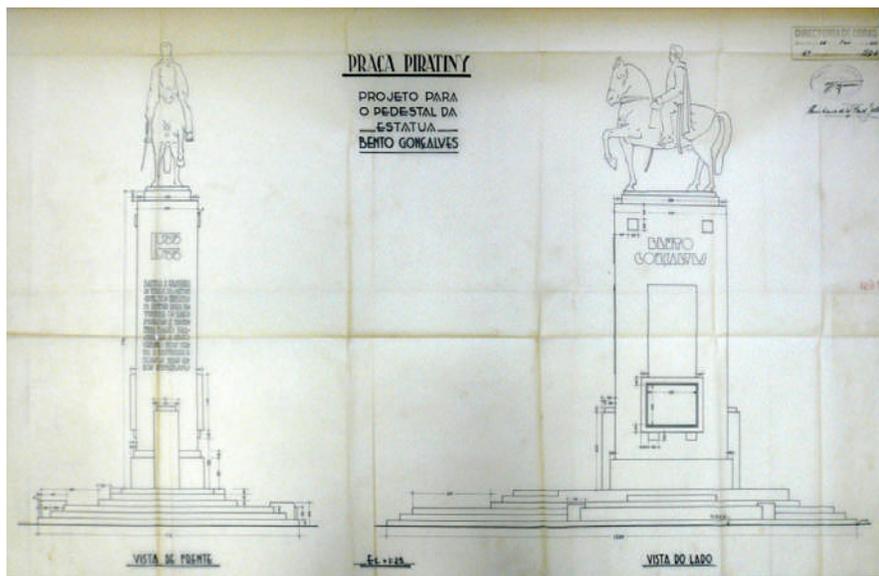


Figura 146: Pedestal para a Estátua de Bento Gonçalves. Projeto, 1941. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

No projeto para a Praça Piratini, Gelbert praticamente dobra a altura do pedestal que projetou para a Ponte, e trabalha arranjos mais sofisticados na aplicação dos textos e das placas de bronze, usando o número 1 para unir as datas de comemoração do aniversário farroupilha (1835-1935). Os textos executados não são os mesmos que foram propostos no projeto, porém a tipografia escolhida com formas geométricas estilizadas, bem ao estilo *déco*, reflete a preferência do arquiteto. A escultura em bronze tem como autor Antônio Caringi, e foi transferida para o novo pedestal em 1941.

A linguagem pura, com arranjos volumétricos ao estilo *Art Déco*, aparece também no restante da composição da Praça. Os dois triângulos são tratados de forma simétrica, criando a unificação do conjunto juntamente com o canteiro central da Avenida, que neste trecho recebeu tratamento distinto dos demais para abrigar a casa de máquinas das fontes luminosas. Para colocar a casa de máquinas, Gelbert utilizou o recurso de criar uma caixa subterrânea e escondê-la sob um grande vaso em forma de uma meia esfera de concreto com quatro apoios, posicionado logo após ao Monumento a Bento Gonçalves.

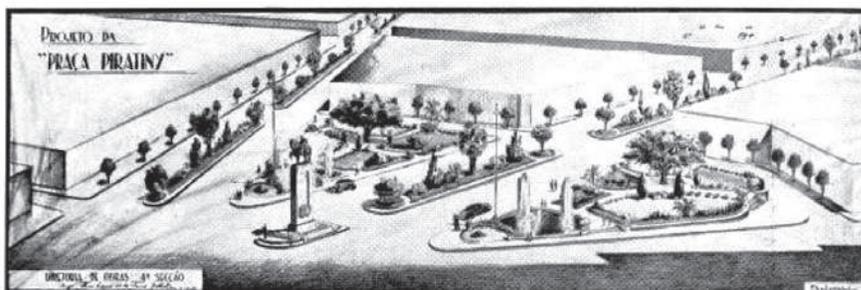


Fig. n.º 58 — Praça Piratini, no entroncamento da rua da Azenha com a av. João Pessoa prolongada. Obra executada por esta Administração.

Figura 147: Praça Piratini.

Vista com o Monumento a Bento Gonçalves. Fonte: (SILVA, 1943, 54)

As fontes luminosas, que encabeçavam o arranjo no ângulo agudo dos triângulos, emolduravam as praças com dois chafarizes cada. Seguindo o formato triangular com cantos arredondados, os espelhos d'água têm sua forma interrompida por um círculo completo que cria um *hall* de acesso ao conjunto. Dois pilaretes com vasos semelhantes ao da casa de máquinas organizam um banco de madeira, que é dividido em duas partes por uma luminária apoiada em um pilarete central,

conformando um recanto de convívio. O efeito dessas fontes em funcionamento, com os jatos d'água iluminados por holofotes coloridos por trás da estátua equestre, deveriam ser atrativos especiais do local.

O restante da praça foi tratado com canteiros de vegetação rasteira organizados ao redor de uma única árvore de grande porte posicionada em eixo radial com a fonte. Os canteiros são tratados de forma levemente sinuosa, com os cantos arredondados, porém obedecendo rigidamente aos alinhamentos e eixos propostos, o que lembra o projeto de Agache para o Ajardinamento do Campo da Redenção, e mostra que a influência deste arquiteto no trabalho de Gelbert não se restringe ao Plano Geral para Exposição Farroupilha.

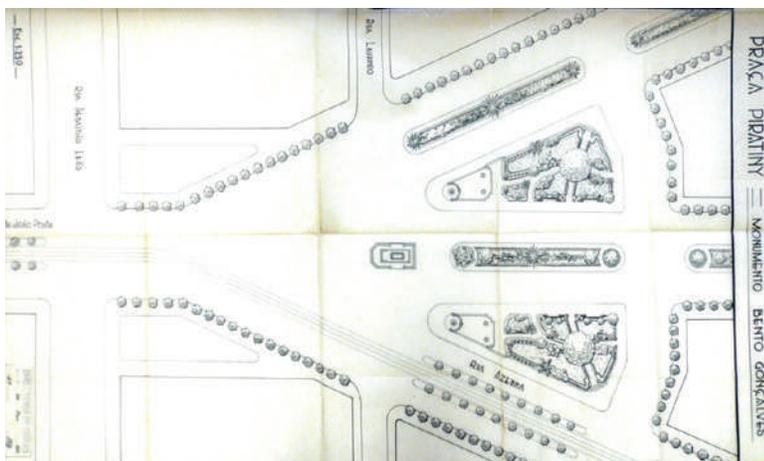


Figura 148: Praça Piratini. Planta Baixa, 1941.
Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho.

A praça foi inaugurada pelo presidente Getúlio Vargas no dia 5 de novembro de 1940, no dia do aniversário do bicentenário da cidade e apresentada por Loureiro no plano como uma importante obra de espaços verdes para Porto Alegre. Hoje as fontes foram fechadas com tela e o péssimo estado de conservação da praça e do pedestal pouco remetem à grande intervenção e solução urbanística elaborada pela administração de Loureiro. Pichações e o crescimento excessivo da vegetação deterioraram as visuais pretendidas pelo plano. O destaque ao Monumento ganhou mais notoriedade com as fileiras de palmeiras plantadas posteriormente e que centralizam o monumento, conforme explica Calovi: “Já a elevação frontal mostra a localização

do monumento ao Gen. Bento centralizado em relação à dupla fileira de palmeiras como um pórtico virtual.”¹⁴³

A praça hoje se ressentida da pouca monumentalidade de seu entorno construído, que impede a percepção de suas fronteiras espaciais. A perspectiva de Gelbert prevê quarteirões periféricos de gabarito padronizado e baixa altura (algo como térreo mais três pavimentos, como na Avenida Farrapos, e mesmo em trechos da Avenida João Pessoa). Esse tipo de desenho urbano está em sintonia com as preferências de Gladosch, mas é insuficiente para circunscrever o recinto da grande praça. Isso é perceptível na situação presente, onde predominam edifícios de quatro pisos. O surgimento de alguns edifícios mais altos no entorno acentuou a desarticulação do espaço.



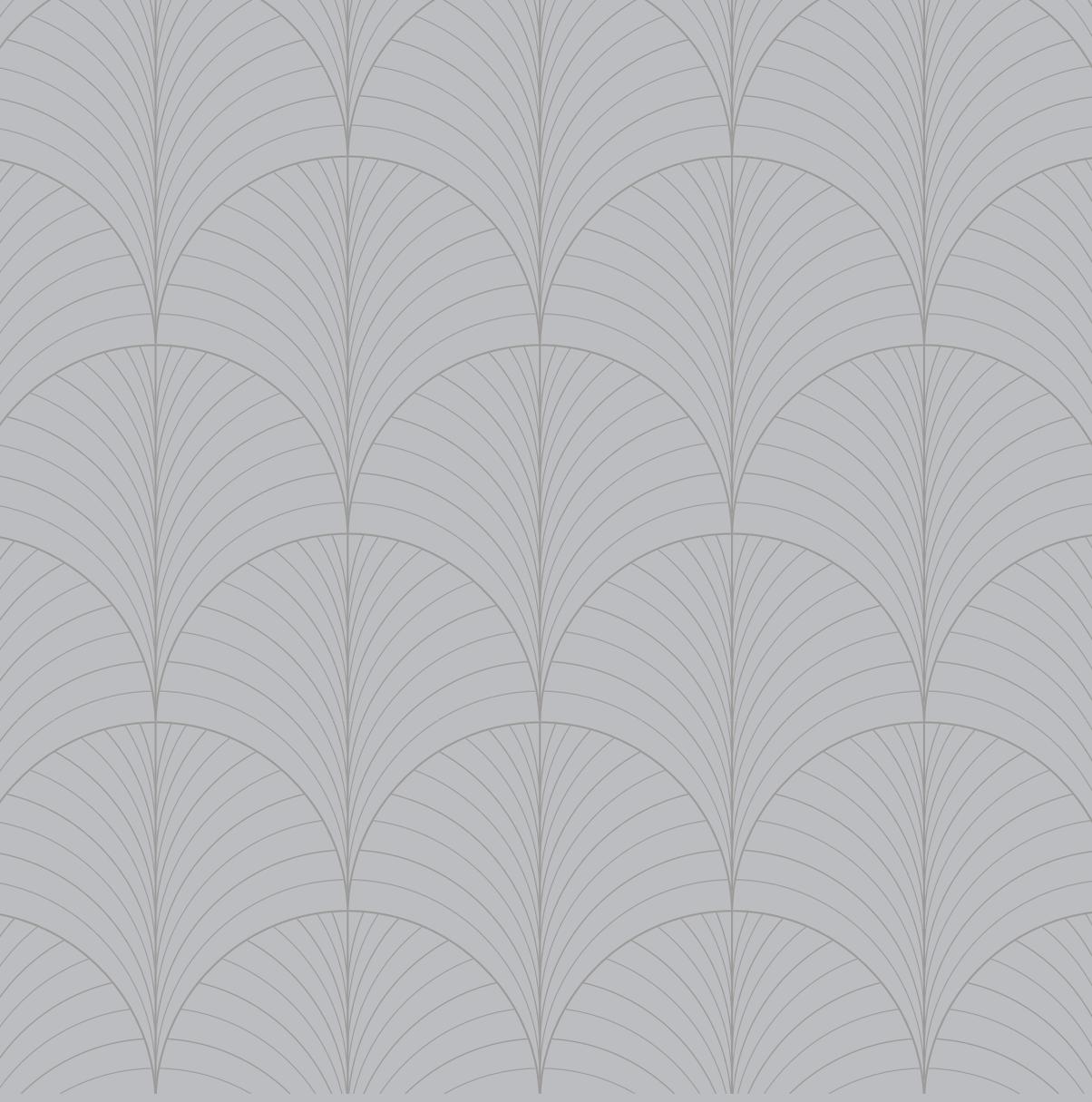
Figura 149: Praça Piratini. Vista atual. Foto: Henrique Borba. Fonte: panoramio.com.br.

Neste projeto, Gelbert demonstra sua habilidade como paisagista e reforça a versatilidade para lidar com os mais diferentes temas. Mantendo as linhas racionalistas e os detalhes geométricos em estilo *déco*, ele percorreu os mais variados projetos elaborados pelo Plano Gladosch com clara homogeneidade, conforme afirma Abreu:

A presença de bancos, floreiras, pérgolas, muros, escadas, chafarizes e peças decorativas padronizadas, utilizando extensivamente pré-moldados de cimento, numa linguagem predominantemente art-déco, fornecem ao espaço público uma imagem unificada de forte identidade, que caracteriza o período.¹⁴⁴

143 (CALOVI, 2009, 180)

144 (ABREU FILHO, 2006, 170)



06



CAPÍTULO 6

PROJETOS DAS PONTES E A CANALIZAÇÃO DO RIACHO

Se destaca a canalização do antigo Riacho, que serpenteava pela cidade desde seu nascedouro, na cidade de Viamão, até sua foz, no Lago Guaíba. Sua realização deu origem à Avenida Ipiranga, uma das principais radiais da capital porto-alegrense, que atravessa a cidade de leste a oeste, em mais de doze quilômetros de extensão canalizados. A obra de construção desta Avenida nasceu da constante preocupação dos poderes municipais em prevenir a cidade dos enormes prejuízos causados por conta das repetidas enchentes, de modo a atingir muitos bairros. Por conta de seus transbordamentos constantes, o Riachinho, que se unia com os arroios Azenha, Dilúvio e Cascata, foi apelidado popularmente de Dilúvio.¹⁴⁵

Quando, em 1912, o intendente José Montaury organizou a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre, formada por engenheiros, arquitetos e sanitaristas, e solicitou a elaboração do primeiro plano de urbanismo da cidade, estava lançada a primeira pedra para canalizar o Riacho. O *Plano Geral de Melhoramentos* teve a organização do Engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel e propunha reformas para resolver os problemas da cidade e promover sua modernização. No ano de 1914, era apresentado o Projeto de Melhoramentos e Orçamentos para Porto Alegre, que “tratava-se de um

volume composto por um documento extremamente reduzido sobre as intenções do plano, uma planta onde estavam marcadas todas as obras e um orçamento detalhando sobre os custos das mesmas.”¹⁴⁶

Com um histórico de enchentes periódicas, tendo ocorrido três inundações no ano de 1912 e uma de enormes proporções em 1914, a preocupação com a solução era iminente. A proposta, apresentada por Maciel, propunha a canalização do Riacho, da ponte do Menino Deus para jusante, sem acompanhar o traçado natural.

Para melhorar o estado higiênico das adjacências do atual leito, julgamos conveniente canalizá-lo em linha reta. O leito atual abandonado pela nova canalização será aterrado e incorporado às quadras novas figuradas no projeto; parte da sua embocadura no Guaíba será aproveitada para ajardinamento.

Apesar da urgência em se resolver a situação, a proposta não foi implantada e, com as enchentes periodicamente acontecendo, novos estudos foram sendo elaborados. Em 1935, Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva, técnicos da Prefeitura, apresentaram quatro estudos para Canalização do Riacho em texto mimeografado chamado *Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre*, publicado posteriormente em 1938. O Primeiro é o estudo de Maciel para o Plano Diretor de 1914, que assim como os outros três estudos, de Schneider (1925), Carlos Medaglia (1930) e Ary de Abreu e Lima (1935), previam a alteração do traçado do leito original do arroio.

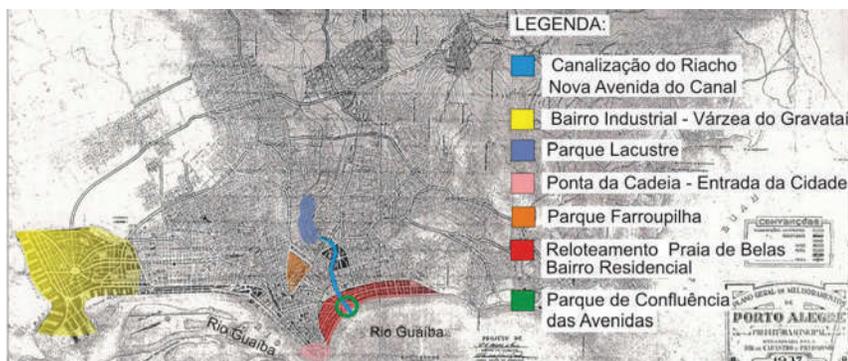


Figura 150: Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre. Planta Geral do Plano. Legendas da autora. Fonte: (BURIN, 2008, 66)

Com o estudo destas propostas, Paiva e Faria propuseram uma nova solução para canalizar o Riacho em um projeto global, que ia desde a Ponte da Azenha, recém construída, até o Rio Guaíba. O projeto previa um novo bairro em aterro a ser construído nas margens do Guaíba (Praia de Belas) e a nova Avenida-canal com 50 metros de largura, dotada de amplos passeios e duas faixas destinadas ao trânsito. O novo traçado, levemente sinuoso, alterava o traçado original do Riacho, conforme explicam os autores da proposta:

Aproveitamos a ponte da Azenha, recentemente construída. Desse ponto a jusante o traçado é o seguinte: inicialmente um trecho em reta (50 metros). Dever-se-á canalizar para montante dessa ponte um trecho em reta. Em seguida, um trecho em curva de raio igual a 300 metros e extensão retificada igual a 270,40 metros. Esse trecho em curva é ligado a outro, também em curva, de sentido inverso, por uma tangente de 270 metros de extensão. O novo trecho em curva tem também um raio igual a 300 metros e uma extensão retificada de 179,70 metros. Desse ponto em diante, o canal segue em linha reta. Atravessa a Av. Getúlio Vargas sob a nova ponte a ser construída, 75 metros mais para sul que a atual, e continuará paralelamente a Rua Barão do Gravataí, que deverá servir como avenida lateral, acompanhando a quebrada que faz essa rua na esquina da Rua Baronesa do Gravataí (nesse ponto demos ao canal uma superlargura) e vai assim até a praia de Belas, onde desembocará. (Este projeto leva em conta a construção do novo bairro residencial nessa praia).¹⁴⁷

Porém, até Loureiro assumir a Prefeitura em 1937, nada havia saído do papel. A contratação de Arnaldo Gladosch para elaborar um novo Plano Urbanístico para Porto Alegre, em 1938, permitiu que os trabalhos fossem retomados. Um dos pontos abordados no Plano de Gladosch foi o Saneamento, incluindo a proposta de canalização do Riacho com a intenção de resolver o problema das enchentes e sanear a área, que até então era ocupada por pessoas em péssimas condições sociais e de higiene. A intenção era de fazer uma grande intervenção, com a construção de um bairro residencial modelo, através do reloteamento do Vale do Riacho e Praia de Belas, e a transformação do canal numa Avenida-parque, que ligaria as zonas residências ao grande espaço verde da cidade (Parque Farroupilha).

147 (FARIA e PAIVA, 1938, 168)

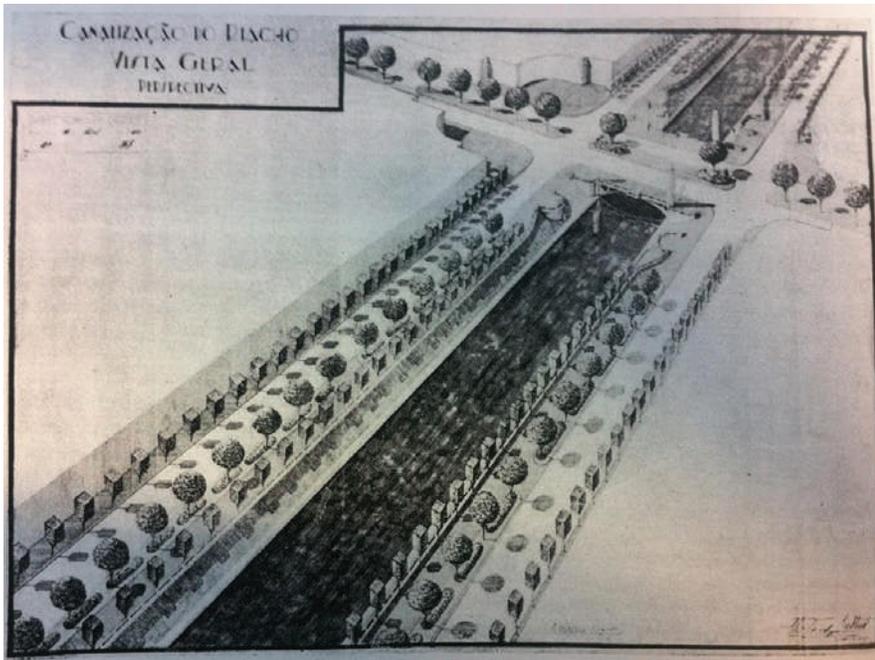


Figura 151: Canalização do Riacho. Vista Geral, 1942. Perspectiva assinada por Álvaro Gonzaga e Christiano de la Paix Gelbert. (SILVA, 1943, 48)

O projeto proposto por Gladosch também retifica o traçado do Riacho sem levar em consideração o leito existente. A proposta considerada mais racional reduziria o percurso de 2.900 para 1.300 metros e aumentaria o declive e a vazão da água, ligando diretamente a Ponte da Azenha ao Rio Guaíba. O trecho escolhido foi o da então Rua 28 de Setembro, pois aproveitava preferencialmente as áreas baldias, sendo necessárias pouquíssimas desapropriações.

A Avenida-canal recebe tratamento de uma imensa faixa verde, de caráter monumental e que teria suas águas navegáveis. Sua importância para a cidade pode ser percebida na argumentação do engenheiro Paulo de Aragão Bozano, Diretor Geral de Obras e Viação, em texto sobre a Ponte da Av. Getúlio Vargas:

O canal do Riacho, retificado, ladeado por duas majestosas avenidas de 25 metros cada uma, ficando o conjunto com uma largura total de 70 metros. Dada à situação do canal e das avenidas marginais em relação ao Plano Diretor, como bem podeis examinar, este conjunto

constituirá não somente um dreno de águas, mas também de tráfego terrestre e fluvial, pois o curso d'água será navegável, permitindo o transporte de mercadorias, que serão vendidas em dois pequenos mercados a serem construídos em suas margens.¹⁴⁸

Carolina Burin¹⁴⁹ explica em seu trabalho que as influências de exemplos de sucesso de projetos urbanísticos, como os de Amsterdã, Veneza e Paris, aparecem na proposta reforçando a forte idealização da Avenida Canal. Neste contexto, as pontes passam a existir como elementos de destaque arquitetônico, conforme afirma o Dr. Bozano ressaltando a preponderância das ideias de Prestes Maia:

A ponte a ser construída à Avenida Getúlio Vargas, como todas as outras que forem construídas sobre o canal do Riacho, constituirá, pela sua arquitetura e seu acabamento, verdadeira obra de arte que muito contribuirá para o embelezamento daquela artéria. As pontes, como diz Prestes Maia, prefeito de São Paulo, “caracterizam fortemente a individualidade das grandes capitais.” As pontes de Paris, Roma, Florença, Veneza, etc., ligam-se indissolúvelmente à lembrança dessas cidades.¹⁵⁰

Com esta intenção, a Diretoria de obras passa ao Chefe de arquitetura Christiano Gelbert o encargo de projetar cinco pontes a serem localizadas no cruzamento do Riacho com a Avenida João Pessoa, Getúlio Vargas, Borges de Medeiros, Avenida-canal e Rua Santana. Também faz parte do conjunto a Ponte da Avenida Azenha que havia sido projetada anos antes e, por sua importância e monumentalidade, foi considerada na elaboração do novo traçado pelo Plano de Gladosch.

Apenas a Ponte das Avenidas João Pessoa e da Getúlio foram construídas durante a administração de Loureiro. A grande enchente de 1941 alterou a proposta para canalização, segundo Burin:

Nesse sentido, a famosa enchente de 1941, com toda sua devastação, trouxe o terror ao poder público, que tratou de voltar suas ações para a imediata implantação da Avenida Ipiranga. Assim, cálculos foram refeitos e essa começou a ser construída às pressas. Daí ocorreu que a ideia do canal navegável foi abandonada, suas cotas de níveis e passeios

148 (SILVA, 1943, 256)

149 (BURIN, 2008)

150 (SILVA, 1943, 257)

centrais foram erguidos, e restou aos passeios laterais, assim como aos terrenos adjacentes, aguardar a urbanização de suas margens, que seria financiada através da venda de terrenos sobre os aterros do esperado Bairro Residencial Praia de Belas, fato este que acabou por nunca ocorrer.¹⁵¹

As demais pontes acabaram sendo executadas posteriormente e não seguiram os projetos propostos no *Plano de Urbanização*, sendo executadas com linhas singelas, sem a intenção de constituírem uma obra de arte como proposto inicialmente. Toda canalização demorou aproximadamente 20 anos para ser concluída, e após a renúncia de Loureiro, os trabalhos seguiram em ritmo lento. A condição degradada do Riacho e das próprias pontes no presente, somadas à execução apenas parcial do projeto não impedem a percepção da grandeza dessa intervenção na cidade da época.

Cronologia das Pontes:

- Ponte da Avenida Azenha
(projeto de 1934; conclusão em 1936)
- Ponte da Avenida João Pessoa
(projeto de 1939; conclusão em 1940)
- Ponte da Avenida Getúlio Vargas
(projeto de 1940/41; conclusão em 1942)
- Ponte da Rua Santana (projeto de 1943;
executada com simplificações após 1949)
- Ponte da Avenida Borges de Medeiros
(projeto de 1943; não executada)
- Ponte da Avenida Beira-Rio
(projeto de 1943; não executada)

Ponte da Avenida Azenha (1934)

Projetada para ser inaugurada em 1935, pela 3ª Diretoria de Obras, como marco comemorativo dos 100 anos da Revolução Farroupilha, a Ponte da Azenha foi um delimitador para o projeto da canalização do Riacho. A ponte foi inaugurada em 1936¹⁵². Segundo Carolina Burin, o projeto de canalização de Carlos Medáglio (1930) já havia sido descartado por este motivo, apesar de se tratar de uma proposta bem completa em forma de tese de doutoramento. Nesta proposta, o riacho seria canalizado pela Rua Baronesa do Gravataí, com extensão de 1.800 metros.

Porém, ocorreu que, cinco anos depois deste projeto ter sido proposto, em 1935, sem levar em conta um projeto global para canalização do Riacho, uma grande obra para a construção de uma ponte sobre a Avenida Azenha foi realizada, em homenagem ao aniversário do Centenário Farroupilha. Devido à impossibilidade de adequar as cotas de nível entre a nova ponte e o canal proposta por Medáglio, este projeto acabou sendo inviabilizado.¹⁵³

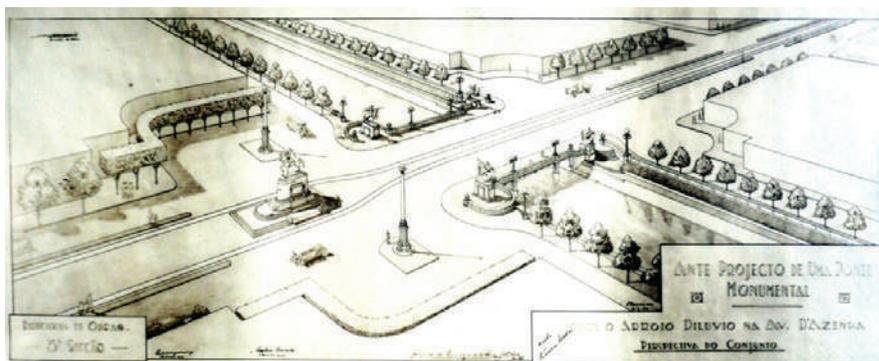


Figura 152: Ponte da Azenha – Anteprojeto: vista geral com o Monumento a Bento Gonçalves, 1934. Fonte: Relatório de Obras de 1934 – Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moysés Vellinho.

152 (CALOVI, 2009, 175)

153 (BURIN, 2008, 60)

O projeto para Ponte data do primeiro semestre de 1934, ainda na administração de Alberto Bins, quando Gelbert já era arquiteto Chefe da Seção de Arquitetura, chamada de 3ª secção. A referência ao projeto aparece no Relatório anual entregue por Gelbert para o Diretor de Obras, com duas perspectivas de Álvaro Gonzaga, assinatura de Gelbert e carimbo com data de 5 de junho de 1934. No relatório, Gelbert explica muito brevemente a proposta: “É uma ponte de cimento armado com três vãos e ornamentação escultural comemorando o Centenário Farroupilha. Junto uma fotografia do conjunto mostrando a distribuição das esculturas.”¹⁵⁴

O projeto original previa um conjunto urbanístico que abrangia toda a área do entorno. Além da ponte, estava previsto o tratamento das quatro esquinas, com recuos que serviam para abrir a visual e para reforçar a importância do monumento a Bento Gonçalves, posicionado no centro do largo que antecede a ponte e ladeado por dois postes luminosos, similares a colunas, que ocupavam a área dos recuos. Aparecem ainda quatro lanceiros farroupilhas locados nos quatro extremos da ponte em pedestais próprios formados pela continuação da balaustrada que fazia o guarda corpo. Todavia, estas esculturas nunca foram colocadas, assim como o monumento, que acabou indo para o parque Farroupilha por ocasião da Exposição de 1935.

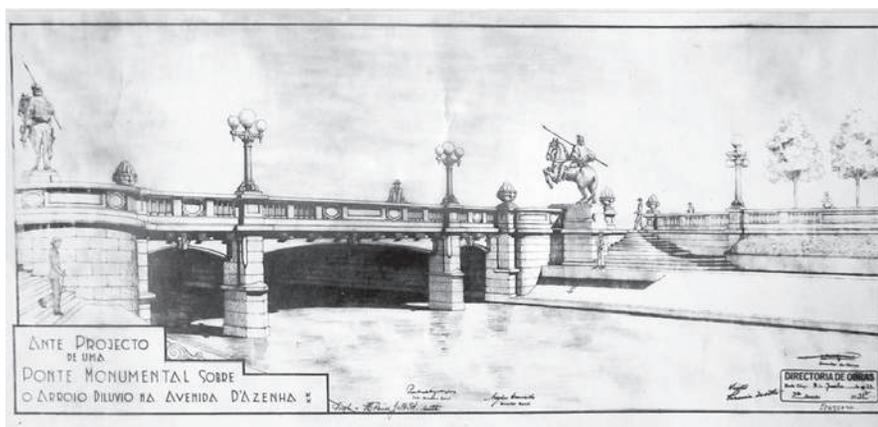


Figura 153: Ponte da Azenha – Anteprojeto, 1934. Fonte: Relatório de Obras de 1934 – Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moysés Vellinho.

O vão da Ponte foi dividido em 3 partes, que formam 3 arcos, sendo o central correspondente a duas vezes o tamanho das laterais. Os apoios se dão por pilares rusticados, referenciando as pontes de pedra. Os detalhes refletem uma linguagem eclética simplificada, caracterizada pela rusticação e pelo uso de balaustradas geometrizadas, com piras demarcando seus extremos e luminárias de ferro no alinhamento dos pilares. Destaca-se nas ilustrações da obra o intento de definir um cenário urbano que conjuga circulação veicular e de pedestres, conjunto escultural de contemplação, escadarias de acesso ao rio para contemplação e embarque/desembarque. Gelbert parece despreocupado em relação aos edifícios que circundariam o lugar, limitando-se a definir uma massa edificada de baixa altura cujo perímetro é definido para emoldurar o conjunto da ponte. Nota-se também o cuidado com o uso da vegetação, tanto conformando massas contínuas esculpidas como sequências perspectivas.

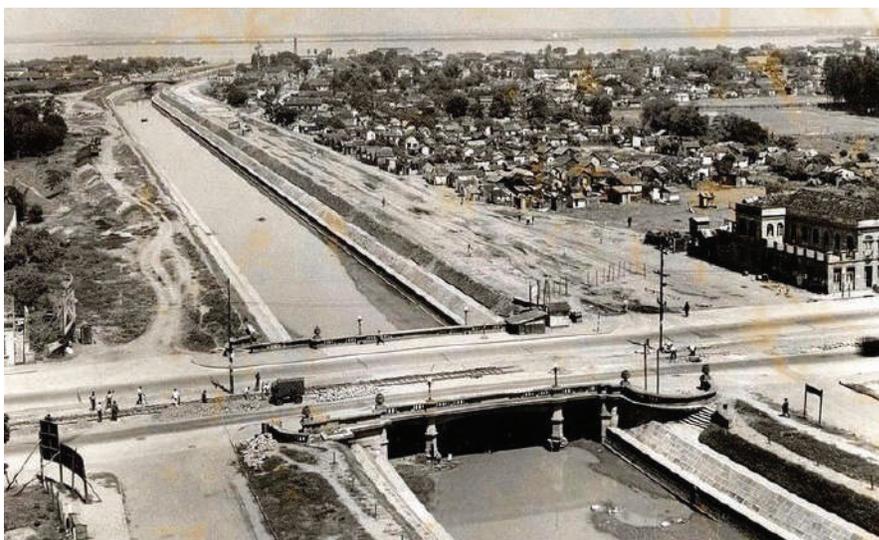


Figura 154: Ponte da Azenha. Fotografia durante a canalização do Riacho, 1940. Fonte: Fotos Prati

A perspectiva de 1934 mostra o riacho canalizado e arborizado tal qual foi inserido nas propostas de Gladosch, sendo a ponte da Azenha a primeira manifestação concreta do plano de canalizar o Riacho e criar uma grande avenida, que já circulava na Diretoria de Obras antes da administração de Loureiro da Silva. Segundo Abreu,

a participação de Gelbert na *Contribuição*¹⁵⁵, trabalho elaborado por Faria e Paiva em 1934, foi expressiva, já que se tratava do único arquiteto da Prefeitura no período.

Os desenhistas Álvaro Gonzaga, Francisco Pellanca, e o arquiteto Christiano de La Paix Gelbert, a época único arquiteto da Municipalidade, participaram de forma significativa na elaboração dos estudos e planos reunidos na Exposição e posteriormente editados, conferindo aos mesmos uma boa parte de sua linguagem formal (ou plástica, como se referia Paiva).¹⁵⁶

Na foto de 1940, percebe-se a ponte da Azenha já inserida na grande intervenção que foi a canalização do arroio Dilúvio para Porto Alegre. Inaugurada em 1936, a ponte nunca teve a expressão esperada, visto que as esculturas que deveriam participar de sua composição nunca foram executadas. Os pedestais, feitos para esse fim, ficaram vazios e as luminárias executadas são em menor quantidade e mais simples que as propostas. O conjunto escultural era parte determinante do projeto, uma vez que os quatro cavaleiros com lanças e a estátua equestre elevada de Bento Gonçalves organizavam uma sequência espacial da qual a ponte fazia parte. Aludindo à invasão farroupilha da cidade em 1835, o local teria função memorial importante, que inexistia na ponte construída, despida de seu arranjo comemorativo. Os elementos estilísticos remanescentes (piras, balaustradas, rusticação) atestam um momento ainda pouco influenciado pelo moderno na carreira de Gelbert, em relação às pontes que serão construídas depois.

155 (UBATUBA DE FARIA e PAIVA, 1938)

156 (ABREU FILHO, 2006, 98)

Ponte da Avenida João Pessoa (1939)

A Ponte da Avenida João Pessoa foi a primeira a ser executada pela administração de Loureiro da Silva, uma vez que a Avenida fazia parte de uma série de modificações no planejamento viário da cidade. Seu prolongamento já havia sido projetado em 1925, na administração de Otávio Rocha, mas somente foi executado em conjunto com a implantação do Plano Gladosch. A importância dada a esta parte do plano pode ser compreendida pelas explicações de Loureiro: “Atacamos assim imediatamente a retificação do trecho do Riacho compreendido entre a Avenida João Pessoa e a Praia de Bela, e as obras de arte de reurbanização mais necessárias desse trecho reclamadas pelas avenidas que cortam a João Pessoa e Getúlio Vargas.”¹⁵⁷

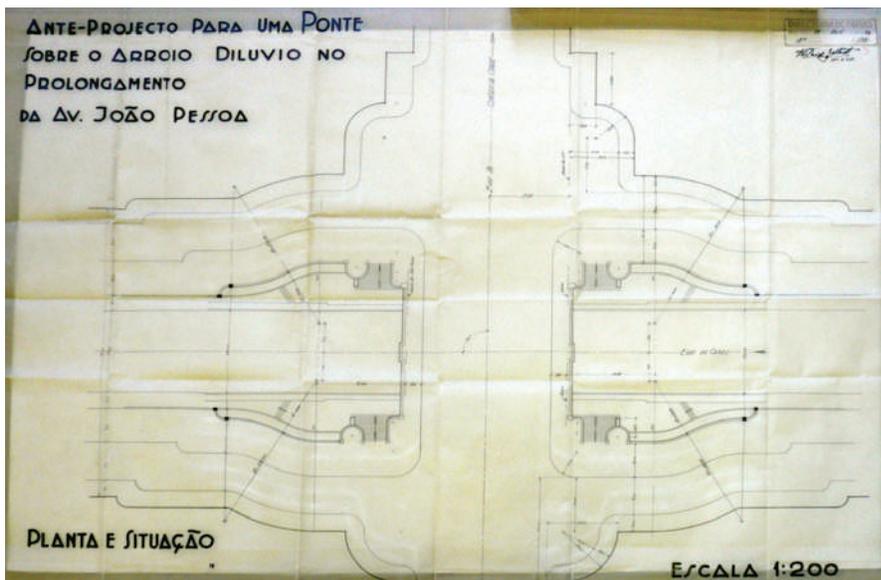


Figura 155: Ponte da Av. João Pessoa. Implantação, 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moysés Vellinho.

O projeto com data de 14 de abril de 1939 leva o carimbo da 4ª Diretoria de Obras e a assinatura de Christiano de la Paix Gelbert. Gelbert projeta a ponte com quatro escadarias de acesso ao Riacho e largos nas esquinas. Ele apresenta duas opções de projeto ao desenhar o corte da ponte. O primeiro projeto apresenta um canteiro arborizado que separa as duas pistas, correspondendo ao que foi construído. O segundo projeto ou “variante”, conforme Gelbert descreve nas pranchas, tem um vazio aberto para o canal que divide a ponte em duas partes. O projeto para o canteiro mostra uma vegetação bastante densa, mas na execução da obra houve preferência pela continuidade sobre a ponte das palmeiras utilizadas nos canteiros da Avenida João Pessoa. Calovi afirma que a intenção de utilizar as palmeiras não se deve a apenas um autor:

Sabe-se que Gladosch projetou o tridente e que Gelbert, como arquiteto chefe, teve participação no desenvolvimento da ideia. O Engenheiro agrônomo Guilherme Gaudenzi, da Divisão de Parques e Jardins da prefeitura, já havia redigido textos sugerindo o uso de palmeiras em obras comemorativas. Desse modo, é provável que a obra com um todo seja de autoria coletiva.¹⁵⁸



Figura 156: Ponte da Av. João Pessoa. Corte transversal, 1939.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

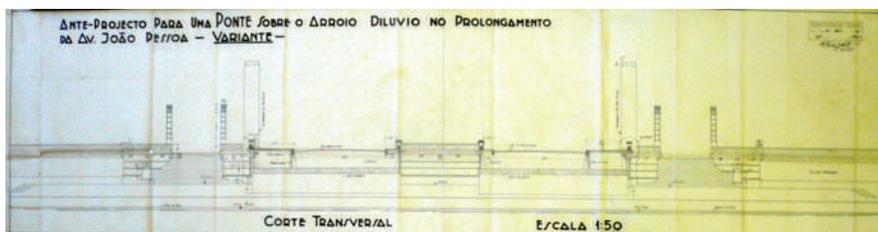


Figura 157: Ponte da Av. João Pessoa. Corte transversal - Variante, 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

A ponte se constituía num único arco com vão livre de 30 metros, com a intenção de tornar-se um “elemento ornamental para futura Avenida Beira-Riacho”¹⁵⁹. Inaugurada em 1940, suas linhas, sugerindo ousadia estrutural, refletem as ideias de modernidade pretendidas pela administração. Procurando mostrar o potencial plástico do concreto armado, a ponte aparece como uma estrutura esbelta, com seu arco de sustentação formando uma linha única que suporta as duas pistas da Avenida e o canteiro central ajardinado. O arranjo esbelto conseguido por Gelbert neste projeto nos remete às pontes de Robert Maillart, apesar de este articular toda a sua estrutura de forma leve e expressiva, sem a inserção de adornos. O arco delgado com pavimento rígido, apresentado na Ponte Schwandbach, concluída em 1933 na Suíça, mostra a capacidade de inovação do engenheiro suíço, que levou a esbelteza do arco ao nível extremo. Gelbert provavelmente estava familiarizado com a obra de Maillart, que antecedeu sua ponte por apenas seis anos. Como é característico de sua obra, o arquiteto adota alguns elementos decorativos geométricos para adornar, como contrafortes rusticados, mísulas e janelas em círculo.

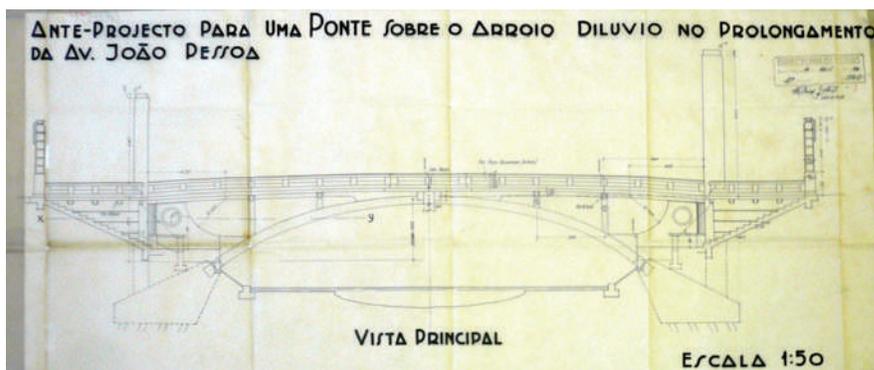


Figura 158: Ponte da Av. João Pessoa. Vista Principal. 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

As extremidades da ponte são marcadas por quatro grandes totens formando uma marcação vertical do conjunto. Divididos em pares de tamanhos diferentes, os posicionados no sentido do centro da

cidade receberam destaque por serem proporcionalmente maiores que os no sentido do bairro Azenha, chegando a 8,5 metros de altura. Na perspectiva do projeto feita por Bellanca, aparece a intenção de destacar ainda mais a coluna maior. Eles caracterizam a única assimetria presente no conjunto, apesar de hoje não terem tanta força como no projeto, porque a colonata vegetal formada pelas palmeiras hoje predomina sobre os pilares.

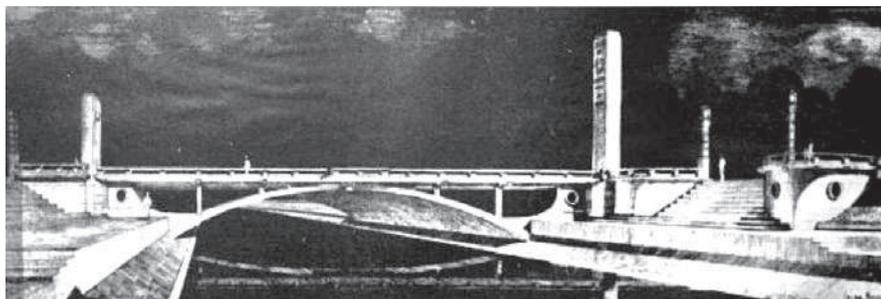


Figura 159: Ponte da Av. João Pessoa. Perspectiva. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 656)

A preocupação com a iluminação também é uma característica da obra de Gelbert. Na Ponte da Avenida João Pessoa, ele utiliza colunas luminosas de forma retangulares para criar elementos que marcam o acesso às escadarias. O arranjo, completamente simétrico, posiciona quatro escadarias, uma em cada lado, dando acesso ao riacho, e reforça a composição com colunas de 4,55 metros de altura em cada lateral da escada, criando um pórtico de acesso. Na época, o projeto de canalização previa a navegabilidade do arroio e, portanto, prever o acesso era fundamental. Hoje, apenas uma escadaria ainda existe junto à esquina do Hospital Ernesto Dornelles, assim como uma coluna de iluminação na margem oposta, lembrando como deveria ser o conjunto original.



Figura 160: Ponte da Avenida João Pessoa, 1950. Fonte: LUME, Museu da UFRGS.

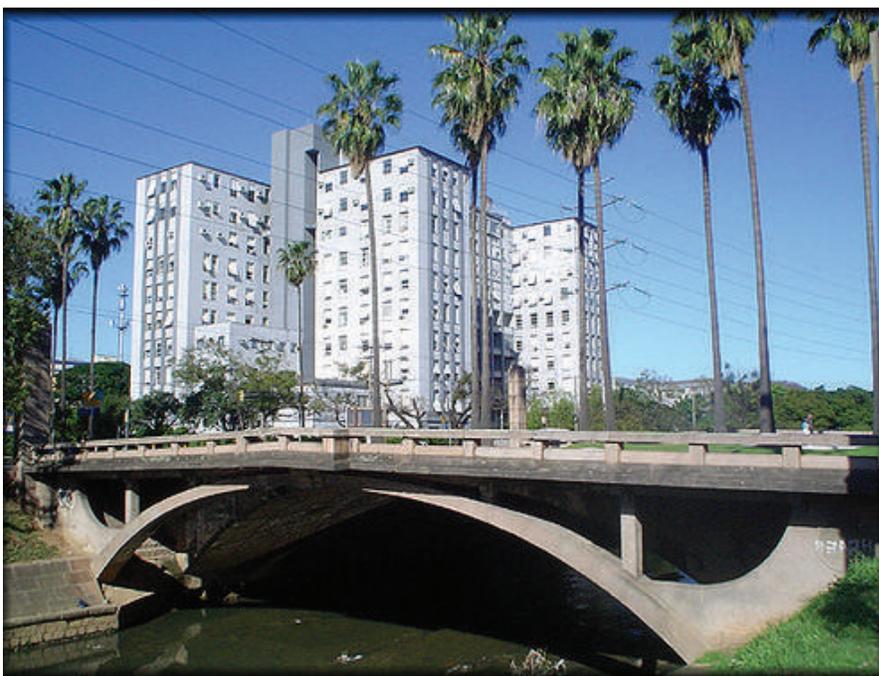


Figura 161: Vista atual. Autor: Poti Campos. Fonte: flickr.com/photos.



Ponte da Avenida Getúlio Vargas (1940/41)

A principal Avenida do bairro Menino Deus, que ligava o centro à zona sul, já contava com uma ponte de madeira, uma vez que a via era dividida pelo Riacho. Em 1903, a ponte de madeira foi substituída por uma de ferro com 25 metros de vão, nesta época a rua ainda se chamava Rua Treze de Maio. O bairro era proeminente no final do século XIX e foi sede da exposição agropecuária do Estado em 1912. No início do século XX, a Getúlio Vargas era uma via nobre, pontuada por residências elegantes e status privilegiado. Apenas em 1935 passou a se chamar Avenida Getúlio Vargas. A segunda ponte a ser executada pelo Plano de Gladosch foi a Ponte para esta Avenida.

A implantação do projeto de canalização de Gladosch trazia a ponte mais para o sul, devido ao novo traçado, passando pela Rua 28 de Setembro. A ponte de ferro deixaria de existir, já que onde antigamente passava o riacho seria aterrado, e fez-se iminente a construção de uma nova ponte que ligasse o bairro ao centro. O projeto ficou a cargo da 4ª Diretoria de Obras sob a chefia de Christiano de la Paix Gelbert.

O projeto carimbado pela diretoria de obras e assinado por Gelbert tem data de 13 de abril de 1940. Em 30 de setembro de 1941, o projeto sofreu um ajuste de cotas. Esta alteração foi ocasionada pela definição que a cota de nível da Avenida Beira-Riacho seria fixada em 6,00 metros através de recálculo feito por Gladosch após a enorme enchente de 1941. A maior enchente da história de Porto Alegre foi uma grande catástrofe que assolou a cidade. Após 22 dias de chuvas ininterruptas, o Rio Guaíba atingiu a cota de 4,73 metros acima do nível normal, alagando a cidade, trazendo o medo de epidemias e desabrigando 25% da população. Neste ínterim, o tema de “proteção contra as cheias” virou prioridade máxima na implantação do Plano.

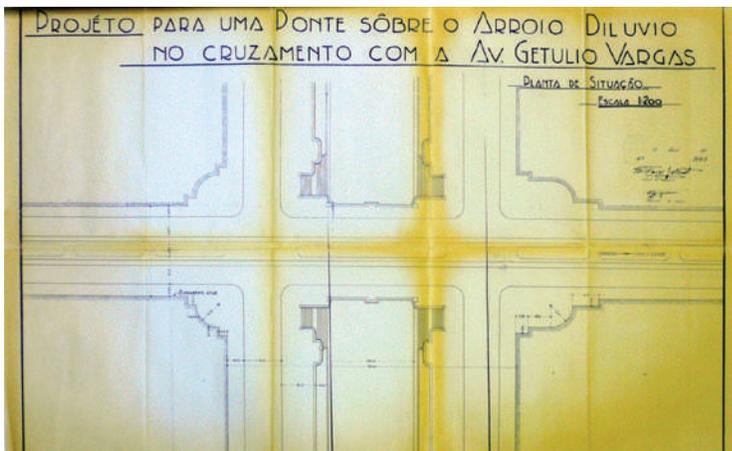


Figura 163: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Planta de Situação, 1940. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

A ponte foi implantada como a da Avenida João Pessoa, com 4 escadarias dispostas simetricamente para acesso ao Riacho. O canteiro central aparece na ponte, porém não há especificação de ajardinamento como havia na ponte da Avenida João Pessoa. A solução também se assemelha a esta ponte por utilizar um único arco para vencer o vão de 20 metros.

A esbelteza do arco único tem sua leveza contraposta por um tratamento mais pesado, com a base marcada por frisos horizontais e detalhes geométricos bem expressivos. O destaque é dado aos elementos de iluminação da ponte. As escadarias são ladeadas por duas colunas luminosas em formato de cruz helvética interceptadas por dois planos quadrangulares. Cada coluna receberia 6 lâmpadas e, quando acesas, definiriam 8 mastros de luz sinalizando os acessos.

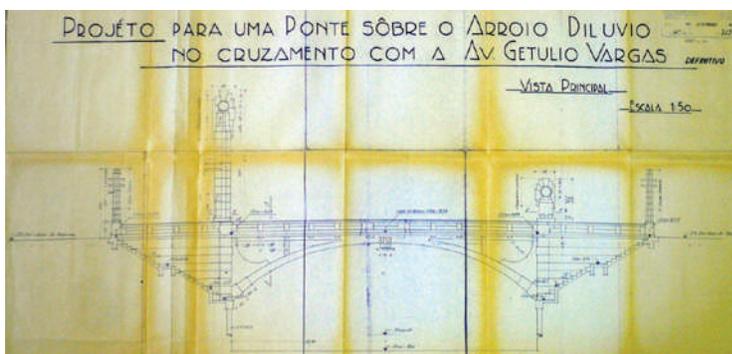


Figura 164: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Vista Principal. Projeto definitivo, 1941. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

As extremidades da ponte também são demarcadas por elementos luminosos, sendo dois “pilones” de 6,50 metros de altura no sentido bairro centro e dois “dados luminosos” de 2,55 metros no lado oposto. Tanto o pilone como o dado luminoso são encabeçados por uma luminária em estilo *Art Déco* com um arranjo geométrico escalonado ao redor de um centro circular. Com desenho assimétrico, utilizavam 8 e 5 lâmpadas cada, e apenas se diferenciavam nas suas proporções, sendo as do pilone mais esbeltas que as do dado.

Um pilone de 4,7 metros de altura com o mesmo coroamento luminoso demarcava a extremidade externa do guarda-corpo da escadaria. A escadaria era recortada por uma balaustrada que criava um espaço de praça em cada lateral externo, mesma solução que Gelbert havia utilizado na Ponte da Avenida João Pessoa. A balaustrada geométrica contorna todo o projeto.



Figura 165: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Vista Escadaria. Projeto definitivo, 1941. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

Os detalhamentos dos pilones, dados e colunas luminosas, datam de 18 de março de 1942. Com um projeto muito cuidadoso, Gelbert mostra preocupação em ter todos os pormenores dos elementos decorativos executados com precisão através de projetos bem detalhados.

A obra, iniciada em 40, só foi finalizada dois anos depois. E a ponte foi inaugurada tal qual havia sido projetada, com exceção das linhas rustificadas na base.

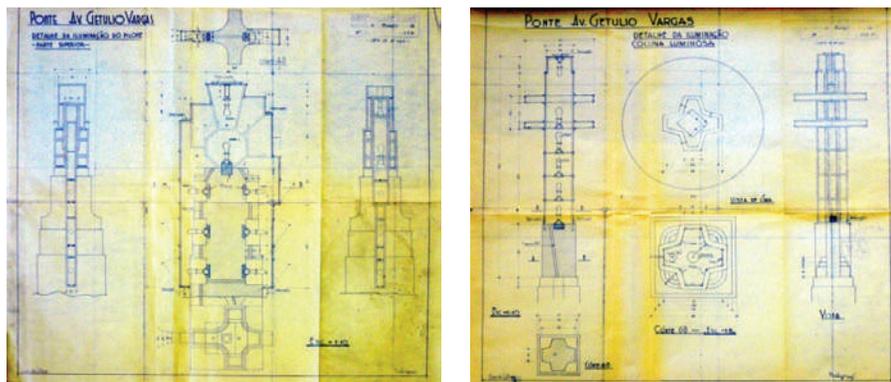


Figura 166 e Figura 167: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. 1942. Detalhamento da luminária do Pilone (esq.) e da Coluna Luminosa (dir.). Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

A ponte, como conjunto, trazia a estética racionalista apresentada por Gelbert para todos os projetos do Plano Gladosch, porém combinada à estética *Art Déco* ilustrada pelas luminárias decorativas. A forma final da ponte recebeu apreciações muito positivas na época, tais como a do engenheiro Paulo de Aragão Bozzano na explanação para a Sociedade de Engenharia: “A ponte a ser construída à Avenida Getúlio Vargas, como todas as outras que forem construídas sobre o canal do Riacho, constituirá, pela sua arquitetura e seu acabamento, verdadeira obra de arte que muito contribuirá para o embelezamento daquela artéria.”¹⁶²

162 (SILVA, 1943, 259)



Figura 168: Ponte na Avenida Getúlio Vargas, 1950.
Fonte: Lume, Museu Universitário da UFRGS.

Com o passar dos anos, a ponte careceu de conservação adequada, o que ocasionou a degradação de seus elementos plásticos. Hoje em dia, a ponte não apresenta nenhum dos coroamentos luminosos, restando apenas as bases dos pilones. Esta deterioração mudou completamente o aspecto do projeto, que perdeu muito de seus traços inspirados no *Art Déco* francês. O péssimo estado de conservação das escadarias e do granito de revestimento impede que se tenha uma ideia adequada do que este conjunto representou para Porto Alegre da década de 40.



Ponte da Rua Santana (1943/49)

A Rua Santana constituía um elemento estratégico no projeto de Gladosch para Porto Alegre, uma vez que seria construída ampliando a continuidade ao eixo central do parque Farroupilha, projetado por Agache. Desse modo, ela ligaria o eixo da antiga exposição de 1935, passando pelo arroio Dilúvio e seguindo em novo trecho até a nova Feira de Amostras¹⁶³. Loureiro define a monumentalidade que se esperava para esta solução urbanística:

Em virtude do valor representativo que esta Feira terá para a cidade, resolvemos criar um conjunto monumental colocado numa posição predominante. Para isso, aproveitamos a esplendida localização da Rua Santana, situada no prolongamento da Avenida dos Estados, linha média do parque Farroupilha, para localizar em seu eixo perspectivo a futura Feira, nas proximidades da Avenida Bento Gonçalves. Para isso alargaremos a Rua Santana e, solucionando o problema do saneamento desta zona, transformá-la-emos numa avenida de carácter monumental até a entrada principal da Exposição.

Com tamanha deferência para o eixo previsto, o projeto para a ponte que cruzaria o arroio, ligando os dois lados da rua, deveria satisfazer estas pretensões de monumentalidade. Durante a administração de Loureiro, as obras de canalização avançaram até a Avenida Santana, e este apresenta a perspectiva do projeto da ponte em *Um plano De Urbanização*, afirmando que o projeto estava em execução.

163 Ver capítulo 4.

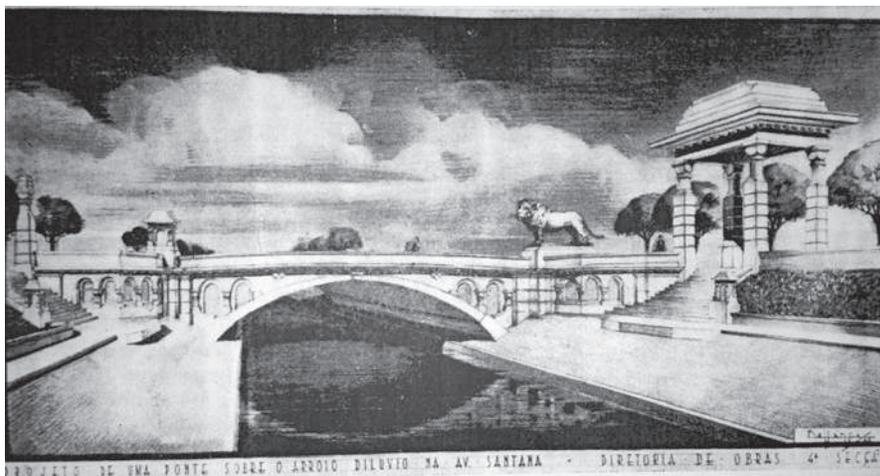


Figura 169: Ponte da Rua Santana. Perspectiva, 1943.
Não executada. Fonte: (SILVA, 1943, 49)

O projeto de fato foi finalizado em 2 de junho de 1943, com carimbo da Diretoria de Obras e assinatura de Christiano de la Paix Gelbert, chefe da seção. Loureiro deixou a Prefeitura em 15 de setembro de 1943 e não iniciou a obra, mas uma versão bastante simplificada foi construída anos mais tarde. O projeto simplificado data de 22 de março de 1949, período em que Gelbert atuava como Diretor de Arquitetura da Diretoria Geral de Obras de Viação. O projeto carimbado pela D.G.O.V. não leva nenhuma assinatura.

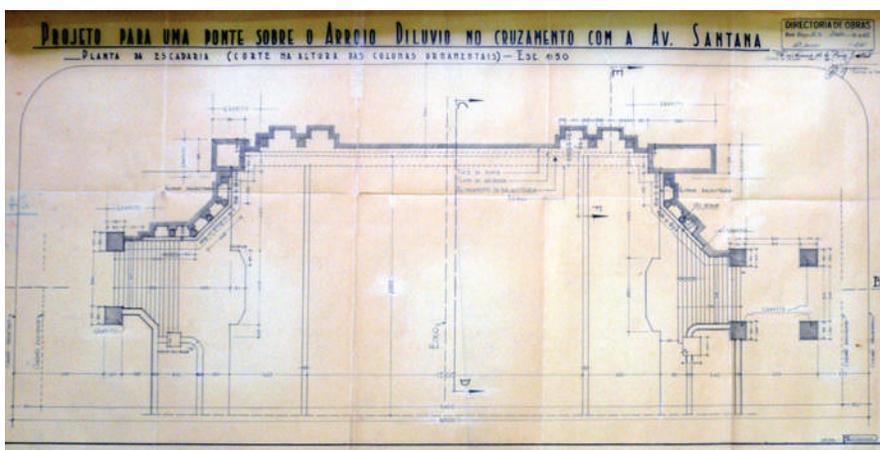


Figura 170: Ponte Rua Santana. Planta baixa - setor, 1943. Projeto não executado. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

No projeto inicial, são locadas quatro escadas dispostas simetricamente, tendo as do lado noroeste uma cobertura como um “gazebo” e duas estátuas de leões marcando a extremidade. Os Leões serviam como protetores do imponente espaço que a Feira de Amostra iria ocupar, segundo o plano, no cenário de Porto Alegre. O projeto da feira, apresentado no capítulo anterior, é de autoria de Gladosch e coube a Gelbert elaborar uma ponte que introduzisse a obra-monumento com igual caráter de imponência.

Ao olhar o projeto não podemos deixar de perceber uma influência oriental na proposta de Gelbert. Os budistas costumam utilizar leões para proteger a entrada dos templos. A cobertura do gazebo lembra um telhado oriental, embora estilizado, pelo seu escalonamento ascendente. Possível influência do Jardim japonês, executado no parque Farroupilha durante a implantação do plano Gladosch. Apesar de não haver projeto deste jardim arquivado para confirmar a autoria de Gelbert, sabemos que era grande o envolvimento da Seção de Arquitetura nos projetos para a implantação do Plano. No projeto do jardim, aparece um pequeno templo em forma de gazebo e dois leões protegendo o acesso. O projeto de Gelbert para a ponte, entretanto, não utiliza formas genuinamente orientais, mas cria uma referência simbólica.

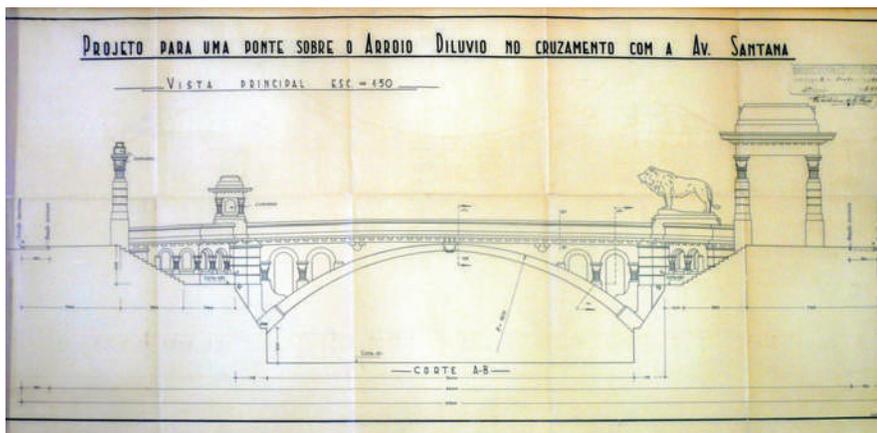


Figura 171: Ponte Rua Santana. Vista principal, 1943. Projeto não executado. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

No lado oposto, as escadas seriam ladeadas por dois “pilones” luminosos cada, com a mesma forma da coluna do gazebo. No lugar

dos leões foram previstas duas luminárias em forma de miniaturas do gazebo, o que também faz referência à arquitetura oriental que costuma fazer uso de luminárias deste tipo. A figura de uma coluna clássica deformada, devido à pequena altura do seu fuste, é utilizada tanto para apoiar as colunas dos pilones como nos arcos que decoram a ponte. O projeto poderia sugerir uma inspiração na arquitetura românica.

Um único arco absorve o vão de 20 metros da ponte, tal como nas pontes das Avenidas João Pessoa e Getúlio Vargas. Porém, a modernidade deste gesto não é percebida pela ênfase dada aos elementos decorativos exóticos. É curioso perceber que Gelbert enfatiza experiências de natureza eclética num momento em que a arquitetura moderna ganha terreno no país e no exterior. É curioso lembrar que os elogios do engenheiro Bozzano à ponte da Avenida Getúlio Vargas, citados anteriormente, coincidem com suas críticas aos projetos modernos de Niemeyer, Moreira e Reidy que foram recusados na cidade na mesma época.¹⁶⁴ Esse fato mostra o clima ainda adverso em relação à linguagem moderna na cidade, que se expressa num recuo em relação às experiências da década de 30, da qual Gelbert participou ativamente. O projeto da ponte da Rua Santana contrasta com as pontes anteriormente elaboradas, que demonstravam valor estético racionalista e geométrico, em afinidade com a modernidade *Art Déco*. Gelbert aqui mostra a clara intenção de dar nova direção estética a seus projetos de pontes.

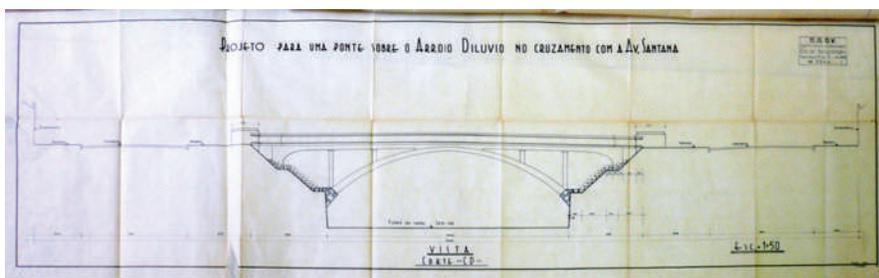


Figura 172: Ponte Rua Santana. Vista principal. 1949. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho.

O projeto para Feira de Amostras não saiu do papel devido fatores econômicos e políticos, já que após a saída de Loureiro da Silva,

Porto Alegre teve nove prefeitos nos nove anos seguintes, havendo total descontinuidade administrativa. As obras de canalização seguiram sendo executadas lentamente e, em 1949, foi refeito o projeto para a execução da ponte na Rua Santana.

O projeto simplificado, elaborado em 1949 suprimiu as escadarias e todos os elementos decorativos da ponte. O mesmo arco absorve o vão de 20 metros; todavia, o espaço vazado é suportado por colunas simples, sem os arcos e os capitéis. O guarda corpo liso é marcado apenas por quatro volumes retangulares de finalização. A ponte executada, porém, não apresenta o arco vazado, simplificando mais ainda a proposta. O guarda corpo deixou de ser contínuo e recebeu diversos apoios.



Figura 173: Ponte da Rua Santana, atualmente. Foto da autora.

A evolução deste projeto demonstra a mudança de paradigmas urbanísticos sofridos nos anos que seguiram a implantação do plano, após a saída de Loureiro da Silva. O esforço dedicado ao projeto da Avenida Santana e o eixo monumental ligando a Feira de Amostras iria por terra, assim como a criação de um canal navegável. As pontes monumentos perderam seu lugar para pontes de passagem, e a intenção de transformar o canal em um grande parque verde não foi levada adiante.



Ponte da Avenida Borges de Medeiros (1943)

A Avenida Canal (atual Ipiranga) ocupava um papel importante no Plano de Gladosch, que fazia parte dos espaços verdes da cidade, projetada como uma avenida-parque. Loureiro da Silva, procurando viabilizar o início das obras, concentrou os trabalhos de canalização entre a Foz do Riacho e a Rua Santana. O prolongamento da Avenida Borges de Medeiros faria necessária uma ponte, assim como a nova Avenida Beira-Rio a ser construída no aterro da praia de Belas.

A ponte da Avenida Azenha já estava pronta e a da João Pessoa foi imediatamente iniciada, seguida pela da Getúlio Vargas. Apenas essas duas pontes foram executadas durante a administração do prefeito. Ao entregar seu mandato, no entanto, a Prefeitura já havia desenvolvido o projeto para a ponte da Rua Santana e apresentado estudos em perspectiva para as pontes da Avenida Borges de Medeiros e Beira-Rio, na foz do Riacho. Destes projetos, não foram encontrados outros desenhos além dos que Loureiro apresenta no *Um Plano de Urbanização*. O selo da 4ª Seção da Diretoria de Obras e a assinatura de Gelbert confirmam a autoria dos projetos dos quais não teremos muito para mostrar. Não apresenta data, portanto sabemos serem anteriores a edição do livro.

A ponte da Avenida Borges de Medeiros foi apresentada no jornal *Correio do Povo* de 30 de agosto de 1941, com o título “Ponte Mexicana sobre o arroio Dilúvio”. O jornal mostra a mesma perspectiva geral da ponte apresentada mais tarde por Loureiro e tem a seguinte nota: “Ponte em estilo mexicano, admirável obra de arte, que a Prefeitura Municipal construirá sobre o arroio Dilúvio. (Reprodução de um projeto da Diretoria de Obras da municipalidade).”

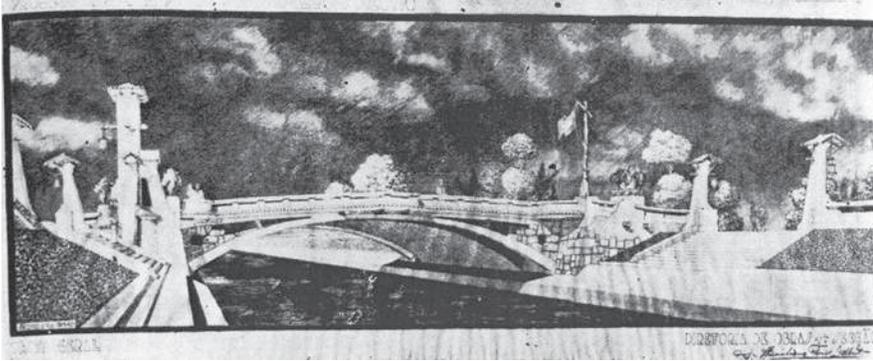


Figura 174: Ponte da Avenida Borges de Medeiros. Vista Geral. (SILVA, 1943, 49)

O projeto desta ponte apresenta um partido muito similar aos demais: a ponte se apoia em um arco que vence o vão do riacho; as terminações apresentam marcações verticais (pilones) e, nas laterais, há escadarias para acesso ao riacho marcadas por colunas de iluminação. Todavia, as novidades estão no plano estilístico. A legenda de Loureiro para a referida ponte a define como de “estilo colonial”. O uso de pilones encabeçados por coberturas de telha colonial cerâmica com duas ou quatro águas foi o que permitiu tais definições. A linguagem destas peças, seu revestimento em pedra rústica e os acabamentos em telha cerâmica criaram um estilo completamente diferente dos demais apresentados por Gelbert para as pontes anteriores. As decorações neocoloniais aparecem em poucas obras de Gelbert, como o “*Dancing*” no Parque Farroupilha e a sua residência na Rua Rio Branco. No entanto, o uso do estilo “colonial” ou “californiano”, que remete à arquitetura espanhola no oeste americano, reflete o sucesso dessa linguagem em Porto Alegre no final da década de 40. Casas neste estilo proliferaram em loteamentos residenciais ao longo das Avenidas Protásio Alves, 24 de Outubro e Cristóvão Colombo. A solução de utilizar um único arco para vencer o vão da ponte é repetida neste projeto, que tem sua base revestida em pedra irregular. O estilo bastante escultórico atribuído ao projeto tinha a intenção de tornar as pontes marcos na cidade, conforme previa a administração na época. Percebe-se que Gelbert utiliza a mesma solução e altera a decoração para identificar cada projeto.

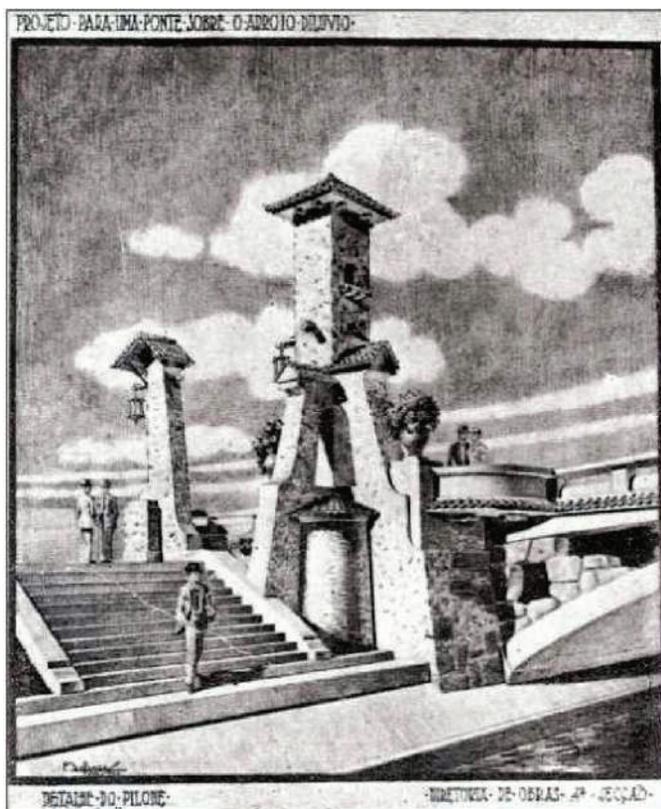


Figura 175: Ponte da Avenida Borges de Medeiros. Detalhe do Pilone. (SILVA, 1943, 49)



Ponte da Avenida Beira-Rio (1943)

A Avenida Beira-Rio, projetada por Gladosch, era uma importante via para o plano e fazia parte de um projeto muito maior que propunha o reloteamento e a reurbanização do bairro, como nunca havia sido feito em Porto Alegre. Em trabalho lido pelo engenheiro Paulo de Aragão Bozano na Sociedade de Engenharia, este afirma:

O urbanista Gladosch, técnico de valor, no estudo do “Plano Diretor”, a-fim-de resolver o problema do Riacho e da parte inundável do Menino Deus, projetou a retificação do Riacho e a construção da Avenida Beira-Rio e, com uma salutar orientação técnica, reurbaniza completamente não só a zona a acrescentar ao Rio Guaíba, como também a que lhe fica próxima, criando, assim, um bairro com admiráveis características de ordem técnica e arquitetônica que, pela sua proximidade da “City” e pelo aproveitamento e exaltação de suas belezas naturais, como sejam a orla de um majestoso Rio e do Arroio Riacho, estará fadado a ser o “Flamengo” porto-alegrense.¹⁶⁵

A perspectiva apresentada para a ponte da Avenida Beira-Rio é assinada por Álvaro Gonzaga, desenhista da 4ª seção juntamente com Francisco Bellanca e sob a chefia de Christiano Gelbert. O desenho não tem carimbos nem assinatura do autor e se atribui a Gelbert por ser o único arquiteto da municipalidade.

O projeto mostra a ponte composta por dois arcos com apoio central, pois o riacho aparece alargado em sua foz. Poucos detalhes são perceptíveis, mas podemos observar que não foram colocadas escadarias, e que quatro pilones idênticos marcam as quatro extremidades da ponte. No centro do vão, fazendo frente ao Guaíba, há um grande elemento vertical similar a um obelisco, possivelmente atuando como farol marcando o acesso, uma vez que o canal era navegável. O tamanho maior da ponte e sua marcação monumental fazem jus ao papel de ponto de origem do parque linear que este ponto deveria assumir. O tratamento

165 (SILVA, 1943, 256)

racionalista com motivos geométricos volta a aparecer neste projeto, apesar de que pela escala não podemos definir com clareza as intenções plásticas do arquiteto. No entanto, parece que a condição especial desta ponte levou Gelbert a evitar novas experiências ecléticas.

Estes dois projetos não foram executados. As pontes para estas Avenidas foram construídas anos mais tarde, sem a intenção plástica de monumento proposto pelo Plano. Com a saída de Loureiro da Prefeitura, a canalização seguiu a passos lentos, e diversas alterações foram sendo colocadas em prática pelas administrações que seguiram.

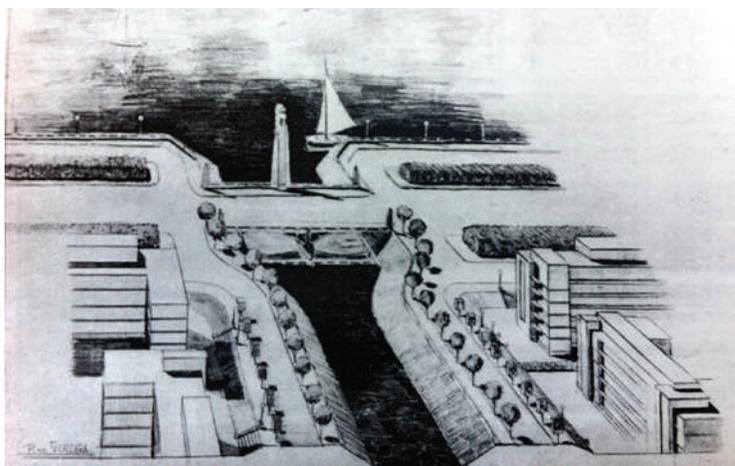


Figura 176: Ponte da Avenida Beira-Rio. Vista geral com a embocadura do canal. (SILVA 1943, 49)

A intenção de Loureiro era deixar tudo encaminhado para que o plano seguisse sua execução com a sua saída, porém não houve a continuidade esperada, conforme explica Abreu:

Entretanto, ao final dos anos 40, a cidade ainda não contava com o Plano Diretor, e a administração do desenvolvimento urbano se dava a partir da aplicação de dispositivos largamente casuísticos, adaptados das diretrizes legadas por Gladosch em seus projetos e estudos, a maior parte ainda não institucionalizada, ou produto da legislação anterior. Essa situação tinha origem na falta de continuidade administrativa na Prefeitura, produto de uma fase de transição política-ideológica e institucional, e da ausência de consenso sobre um projeto hegemônico para cidade, como que parecia haver no início da década.¹⁶⁶

166 (ABREU FILHO, 2006, 181)



CONCLUSÃO

Cristiano Gelbert foi um arquiteto talentoso que tirou partido de um momento singular na arquitetura porto-alegrense. Contratado na condição de desenhista da Prefeitura Municipal em 1925, logo ascendeu à desenhista-chefe e, em 1932, é promovido a arquiteto-chefe da Diretoria de Obras. Gelbert se manteve no comando das obras públicas municipais até 1953, quando se aposentou. Seus 28 anos de atividade coincidem com um período de intensa atuação do poder público municipal na construção da cidade, na qual o escritório por ele comandado projetou e construiu hospitais, hidráulicas, pontes, praças, escadarias, terminais de transporte, pavilhões de exposição, estádios e outros edifícios públicos.

Gelbert iniciou sua carreira durante a administração de Otávio Rocha (1924-28), onde realizou algumas obras significativas, como as escadarias das Ruas João Manoel e Dom Sebastião (1928), além de um projeto para o viaduto Otávio Rocha (1927). Sua trajetória ganha vulto na administração do prefeito Alberto Bins (1928-37). Após alguns projetos de destaque, como a torre da Hidráulica do Moinhos de Vento (1929), as praças Otávio Rocha e Argentina (1933), a ponte da Avenida Azenha (1934) e o terminal de bondes da Praça XV (1935), Gelbert recebe sua oportunidade de ouro: o projeto do parque da Exposição

Farroupilha de 1935. São de sua autoria o plano geral do conjunto e o projeto da maioria dos pavilhões do evento.

A exposição permite a Gelbert projetar edifícios de grande escala e ampla liberdade formal. O caráter da exposição, que visava a exaltar a pujança da economia gaúcha, favorece o engajamento do arquiteto com a linguagem da arquitetura moderna. Os pavilhões guardam unidade entre si, adotando formas prismáticas limpas, aerodinâmicas, marcadas por balanços e desprovidas de ornamentação historicista. Em termos gerais, podem ser associados ao *Art Déco*, uma tendência surgida sem essa denominação nos pavilhões da Exposição de Artes Decorativas de Paris (1925). Contudo, os pavilhões de Gelbert também revelam citações de correntes específicas, como o Expressionismo, o Neoplasticismo e o Racionalismo Estrutural de Perret e Garnier. Embora a arquitetura da Exposição Farroupilha tenha sido temporária, seu efeito foi importante como marco de estabelecimento da modernidade na capital e abandono da arquitetura eclética como referência principal.

Passados apenas dois anos da exposição, Loureiro da Silva assume a Prefeitura de Porto Alegre (1937-43). Os pavilhões ainda nem haviam sido desmontados e Cristiano Gelbert recebe outra oportunidade singular num amplo programa de obras públicas patrocinado pelo novo prefeito e sob a coordenação urbanística de Arnaldo Gladosch. Neste período, ele projeta o Mercado Livre (1937), as pontes das Avenidas João Pessoa (1940) e Getúlio Vargas (1941), o Centro de Saúde Modelo (1941), a Praça Piratini (1941) e o Hospital de Pronto Socorro (1942). Também desse período estão outros projetos e obras: a Prefeitura Nova, o Estádio Municipal e a Estação Rodoviária. Loureiro da Silva, Gladosch e Gelbert conformam um trio que empreende um projeto de desenho urbano para Porto Alegre, do qual Gelbert é o principal arquiteto.

O início da carreira de Gelbert o mostra filiado a um ecletismo classicista, evidente em obras como a escadaria da Rua Dom Sebastião e a torre da hidráulica do Moinhos de Vento. Suas experiências modernas começam com os terminais de bondes, mas serão consolidadas nos pavilhões da Exposição Farroupilha. Durante as obras da administração de Loureiro da Silva, Gelbert se mantém filiado a uma linguagem *Art Déco* receptiva a influências (como as sugestões das *prairie houses* de Wright no Centro de Saúde Modelo). No entanto, as soluções espa-

ciais e estruturais de suas obras, assim como o arranjo compositivo, são geralmente tradicionais. Gelbert parece muito mais focado numa modernidade de imagem, de visualização urbana, do que preocupado com as inquietações revolucionárias de Le Corbusier, Mies e outros, onde a imagem moderna está conjugada à reconsideração da espacialidade, da construção e da disposição das partes do programa no edifício.

As pontes de Gelbert desenharam um panorama de sua trajetória. A primeira delas é de 1934 (Avenida Azenha), sendo caracterizada por balaustradas e rusticações típicas do ecletismo. As pontes seguintes (Avenida João Pessoa, 1940, e Avenida Getúlio Vargas, 1941) já definem um alinhamento moderno pela analogia com as obras de Maillart. Curiosamente, os projetos de pontes não realizadas no final da administração de Loureiro da Silva mostram um recuo “ecléctico”. A ponte da Rua Santana é de estilo oriental, enquanto a ponte da Avenida Borges de Medeiros tem estilo “californiano”, talvez refletindo a crescente popularidade do estilo nas residências em novos loteamentos de Porto Alegre na época. A mesma constatação se verifica em edifícios mais próximos cronologicamente, como o Hospital de Pronto Socorro (1939-42) e a Prefeitura Nova (1943). Enquanto o primeiro é um exemplo de *Art Déco* sóbrio, de acentos racionalistas, o segundo retorna aos parâmetros clássicos mais explícitos, principalmente nas pilastras com caneluras e nas cornijas escalonadas. É provável que, diante do esgotamento estilístico do moderno que apreciava, Gelbert tenha buscado nova vida num tipo de “neoecletismo”. Cabe a ressalva de que a ponte da Avenida Beira-Rio, também do final da época de Loureiro da Silva, é de formas modernas.

Esses fatos não diminuem a grande contribuição de Gelbert à configuração de uma nova imagem de cidade em Porto Alegre entre 1930 e 1943, alcançada durante as administrações de Alberto Bins e Loureiro da Silva. Suas praças, escadarias, pontes e edifícios criaram espaços que permanecem como marcos na paisagem urbana da cidade.



BIBLIOGRAFIA

“A Exposição do Centenário Farroupilha.” *A Federação*. Porto Alegre, 5 de setembro de 1935.

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade Ideal**. Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre. Tese de Doutorado, Porto Alegre: PROPAP - UFRGS, 2006.

Arquivo Histórico de Loinvile. **Lista dos Imigrantes**. s.d. Disponível em: <http://www.arquivohistoricojoinville.com.br/ListaImigrantes/lista/115.htm>.

BANHAM, Reyner. **Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

BASTOS, Ronaldo. **Abrigo de Bondes da Praça Parobé**. 1941. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br>.

BASTOS, Ronaldo. **Escadaria Rua D. Sebastião**. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2010/11/antiga-rua-d.html>.

BASTOS, Ronaldo. **Hidráulica Moinhos de Vento**. 1928. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2010/08/hidraulica-moinhos-de-vento-1928-esta.html>.

- BASTOS, Ronaldo. **Praça Otávio Rocha**. 1930. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br>.
- BASTOS, Ronaldo. **Vista da esquina das Ruas Otávio Rocha e Alberto Bins**. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br>.
- BEISER, Ana Cristina Pires. **Frederico Augusto Ritter: de Cervejeiro a Doceiro**. Porto Alegre: ediPUCRS, 2009.
- BINS, Alberto. **Mensagem apresentada à Câmara Municipal pelo Prefeito**. Texto datilografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1936.
- BINS, Alberto. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal**. Relatório impresso, Porto Alegre: Oficinas Graphics d'a Federação, 1929.
- BINS, Major Alberto. **Relatório apresentado ao Exmo. Gal. José Antônio Flores da Cunha**. Relatório Municipal, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1935.
- BINS, Major Alberto. **Relatório da Exposição do Centenário Farroupilha**. Relatório apresentado pelo Comissário Geral Alberto Bins, ao Exmo. Sr. Governador do Estado Gal. J. A. Flores da Cunha, Porto Alegre: Globo, 1936.
- BORBA, Henrique. **Praça Piratini**. Disponível em: <http://www.panoramio.com/user/2233320>.
- BRASIL. Decreto Federal nº. 23.569. **Regula o exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor**. 11 de dezembro de 1933.
- BRUGALLI, Ana Paola. **Art Déco e as Manifestações na Arquitetura de Porto Alegre**. Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPARG - UFRGS, 2003.
- BURIN, Carolina Wolf. **Canalização do Arroio Dilúvio em Porto Alegre**. Ambiente projetado X Ambiente construído. Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 2008.

CALLEGARO, Adriana. **Uma outra modernidade em Porto Alegre.** Um estudo sobre a evolução de Padrões Tipológicos a partir da Arquitetura da Exposição Farroupilha. Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPAP - UFRGS, 2002.

CALOVI, Ricardo. **Colunatas Vegetais, palmeiras e a cenografia urbana em Porto Alegre.** Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPAP-UFRGS, 2009.

CAMPOS, Poti. **Ponte da Avenida João Pessoa.** Disponível em: <http://www.flickr.com/photos/pedivela/201788848/>.

CANEZ, Ana Paula. **Acervo Azevedo Moura e Gertun e João Alberto: Imagem e Construção.** Porto Alegre: Uniritter, 2004.

Catálogo Geral e Guia do Touriste. Exposição do Centenário Farroupilha. Catálogo do Evento, Porto Alegre: Globo, 1935.

Correio do Povo. “**A Construção da ponte de concreto armado à avenida Getúlio Vargas sobre o Riacho retificado.**” 14 de outubro de 1941: 7.

Correio do Povo. “**Exposição do Centenário Farroupilha.**” 23 de setembro de 1934: 11.

Correio do Povo. “**Julgadas propostas para a construção do Hospital da Criança Santo Antônio.**” 16 de janeiro de 1944: 18.

Correio do Povo. “**Não há outra alternativa: o Mercado será demolido.**” 27 de junho de 1945: 8.

Correio do Povo. “**Nova Sede Prefeitura Municipal.**” 6 de maio de 1944: 8.

Correio do Povo. “**O Abrigo da Praça XV de Novembro.**” 26 de outubro de 1932: 7.

Correio do Povo. “**Os trabalhos da 15ª Reunião do Conselho do Plano Diretor de Urbanização da cidade.**” 4 de outubro de 1945: 14-15.

Correio do Povo. “**Trabalhos de organização para a Exposição do Centenário Farroupilha a ser realizado em 1935.**” 23 de setembro de 1934: 11.

COSTEIRA, Elza Maria Alves. **Hospitais de Emergência da cidade do Rio de Janeiro: uma nova abordagem para eficiência do ambiente construído.** Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: PROARQ_UFRJ, 2003.

COSTI, Marilice. **Centros de Saúde: arquitetura sobrevivente no RS.** Trabalho de Conclusão, Porto Alegre: PROPAR - UFRGS, 1999.

DA LUZ, Fernando, e OLIVEIRA, Ana Rosa. “**Espaços de lazer e cidadania: o Parque Farroupilha, Porto Alegre.**” *Arquitextos, Vitruvius*, outubro out. 2004.

ESKINAZI, Davit. **A Arquitetura da Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha de 1935.** As bases do projeto moderno no Rio Grande do Sul. Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPAR - UFRGS, 2003.

ESKINAZI, Davit. **Arquitetura e Tipologia na Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha – Porto Alegre, RS - 1935.** Monografia. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 1995.

FARIA, Ubatuba de, e PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre.** Texto mimeografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1938.

FORTUNATO, Pimentel. **Aspectos gerais de Porto Alegre.** Porto Alegre: s/e, 1945.

FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna.** São Paulo: Martins Fontes, 2003.

FRANCO, Álvaro. **Porto Alegre: Biografia duma cidade.** Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1940.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre, Guia Histórico.** Porto Alegre: UFRGS, 2006.

FROTA, José Artur D'Aló. "A **permanência do transitório**." In: *Arquitexto*, v1. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2000.

FUÃO, Fernando Freitas. **CANYONS - Avenida Borges de Medeiros e o Itaimbézinho**. Porto Alegre fumproarte: Edição a cargo do autor, 2001.

GELBERT, Christiano de la Paix. **Relatório da Comissão Especial de Obras Novas - Seção de Desenhos**. Texto datilografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1929/1930.

GELBERT, Christiano de la Paix. **Relatório da Seção de Desenhos da Comissão de Obras Novas**. Texto datilografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1928.

GELBERT, Christiano De la Paix. **Relatório da Terceira seção da Diretoria de Obras. 2º semestre de 1933 e 1º semestre de 1934**. Texto datilografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1934.

GELBERT, Christiano de la Paix. **Relatório do 2º Semestre de 1933 e 1º Semestre de 1934**. Texto datilografado, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1934.

GRANDI, Celito de. **Loureiro da Silva, o Charrua**. Porto Alegre: Literalis, 2004.

GUTTAE. **Antonio da Sangallo the Younger**: Palazzo della Zecca dei Banchi, Rome 1523-24. Disponível em: <http://guttae.blogspot.com.br/2010/12/antonio-da-sangallo-younger-palazzo.html>.

INVISIBLE PARIS. **Beaujon first vertical hospital**. Foto aérea. Disponível em: <http://parisinvisible.blogspot.com.br/2011/05/beaujon-first-vertical-hospital.html>.

Jornal do Mercado. **O Abrigo dos Bondes**. Março de 2011.

KIEFER, Flávio. **A cidade prescindível**. *Vitruvius*. abril de 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.081/1927>>.

LUCCAS, Luís Henrique Haas. **Arquitetura Moderna em Porto Alegre: uma história recente.** *Arqtextos*, 2000: 22-30.

MACHADO, Nara Helena Naumann. **A Exposição do Centenário Farroupilha: ideologia e arquitetura.** Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PUCRS, 1990.

MORAES, George Augusto Moraes de. **A Contribuição de Manoel Itaqui para a Arquitetura Gaúcha.** Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 2003.

OLIVEIRA, Ana Luiza. **Os Projetos da Seção de Arquitetura da Diretoria de Obras da Prefeitura de Porto Alegre sob a chefia de Christiano de la Paix Gelbert.** Monografia de conclusão de curso, Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 2005.

PATRIMÔNIO Histórico e Museológico de Blumenau. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva. s.d. Disponível em: http://www.arquivodeblumenau.com.br/arqhistorico_4f.html.

PEREIRA, Cláudio Calovi. **História e projeto na reconstituição do Hospício São Pedro.** 2º Seminário Ibero-americano de Arquitetura e Documentação, 2011.

PEREIRA, Cláudio Calovi. **Positivismo - arquitetura de Porto Alegre no Período Positivista.** Revista impressa, Porto Alegre: Memorial do Rio Grande do Sul, 2007.

PEREIRA, Cláudio Calovi. Primórdios da Arquitetura Moderna em Porto Alegre: a presença dos arquitetos do Rio de Janeiro. In: **Cadernos de Arquitetura**, por Cadernos de arquitetura Ritter dos Reis - vol.2, 47-77. Porto Alegre: Ritter dos Reis, 2000.

PICASA WEB. **Mercado Livre.** Disponível em: <http://picasaweb.google.com/104778185180087939572/PORTOALEGREANTIGA1>.

PRATI. **Fotos antigas Rio Grande do Sul.** Disponível em: <http://fotosantigasdeportoalegre.zip.net/>.

- PREFEITURA de Porto Alegre. **Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal.** João Manoel. Processo administrativo, Porto Alegre: EPACH, s.d.
- ROCHA, Otávio Francisco da. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal.** Texto impresso, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1927.
- ROCHA, Otávio Francisco da. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal.** Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1925.
- RONEK, Antônio. **Pedestal com o Monumento a Bento Gonçalves na Praça Piratini.** 1958. Disponível em: <http://meu-portoalegre.blogspot.com/search/label/Pra%C3%A7a%20Piratini>.
- SILVA, Loureiro da. **Um Plano de Urbanização.** Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943.
- SIMON, G. **Hospital de Pronto Socorro.** Disponível em: <http://portoimagem.wordpress.com/2010/08/26/hps-de-porto-alegre-sera-ampliado-seis-predios-no-entorno-serao-demolidos>.
- SOUZA, Célia Ferraz de. **Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade.** Porto Alegre: Armazém Digital, 2010.
- SOUZA, Célia Ferraz de, e MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana.** Porto Alegre: UFRGS, 2007.
- UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur, e PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre.** Texto mimeografado, Porto Alegre: s/ ed., 1938.
- WEIMER, Günter. **Arquitetos e Construtores no Rio Grande do Sul 1892-1945.** Santa Maria: UFSM, 2004.
- WEIMER, Günter. **Arquitetura Modernista em Porto Alegre entre 1930 e 1945.** Porto Alegre: Unidade Editorial (PMPA), 1998.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1: Eixo Monumental na Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAP. **18**
- Figura 2: Vista geral da Exposição do Centenário Farroupilha. Fonte: ARQ ArqCentro-PROPAP **24**
- Figura 3: Vista do centro de Porto Alegre mostrando várias obras de autoria de Christiano de la Paix Gelbert, como o Mercado Livre à frente, a Prefeitura Nova (frente direita), os abrigos de bondes das Praças Parobé e Praça XV. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo. **25**
- Figura 4 (esq.): Casa Augusto Wilhelm. Arquiteto Frederico Gelbert, 1921. Fonte: COMPAHC Cachoeira do Sul. **28**
- Figura 5 (dir.): Edifício para a firma Knorr & Eisner. Arquiteto Frederico Gelbert, 1918/19. Fonte: COMPACH Cachoeira do Sul. **28**
- Figura 6: projeto para o Viaduto da Avenida Borges de Medeiros, o primeiro encontrado, que leva a assinatura de Gelbert. Fonte: Acervo EPAHC. **31**
- Figura 7: Prefeitura Nova. Perspectiva Projeto de 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56). **33**
- Figura 8 (esq.): Prefeitura Nova. Perspectiva do Projeto de 1944. Fonte: (Correio do Povo, 6/5/1944, 8). **34**
- Figura 9 (dir.): Prefeitura Nova. Foto de 1958. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). **34**
- Figura 10: Novo Mercado Público. Perspectiva, 1945. Fonte: (Correio do Povo 4/10/1945, 14). **35**
- Figura 11: Hospital da Criança Santo Antônio. Fachada, 1944. Fonte: (Correio do Povo 16/01/1944, 18). **35**
- Figura 12: Hospital da Criança Santo Antônio. Fonte: banco de Imagens UFRGS – Leituras da cidade. **36**
- Figura 13: Residência. Projeto aprovado, 1949. Fonte: Arquivo Municipal de Porto Alegre. **37**
- Figura 14: Planta do Plano Geral de Melhoramentos de João Moreira Maciel, 1914. Fonte: (ABREU FILHO, 2006, 49). **60**
- Figura 15 (esq.): Bebedouro para Praça Rio Branco. Projeto, 1929. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **63**
- Figura 16 (dir.): Bebedouro para Praça Rio Branco. Foto. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo. **63**
- Figura 17: Projeto para Sede do Clube Veleiros do Sul. Contribuição ao Estudo de Urbanização de Porto Alegre, 1938. Fonte: (UBATUBA DE FARIA e PAIVA 1938, 140). **65**

- Figura 18: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Christiano da La Paix Gelbert, 1927. Vista. Fonte: Acervo EPAHC. **69**
- Figura 19: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Duilio Berdardi, 1927. Vista. Fonte: Acervo EPAHC. **69**
- Figura 20: Estudo para o Viaduto Otávio Rocha. Manoel Itaquí, 1927. Vista. Fonte: (MORAES 2003, 111). **70**
- Figura 21: Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1929. Vista da rua Cel. Fernando Machado. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929). **71**
- Figura 22: Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1928. Projeto. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929). **72**
- Figura 23(esq.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1929. Vista da Rua Duque de Caxias. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1929). **73**
- Figura 24 (dir.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, 1969. Vista da Rua Duque de Caxias. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.). **73**
- Figura 25 (esq.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, após 1981. Vista aérea. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.). **74**
- Figura 26 (dir.): Escadaria da Rua Gal. João Manoel, após 1981. Vista do grande patamar. Fonte: (Instrução de Tombamento da Escadaria e Belvedere da Rua Gal. João Manoel s.d.) **74**
- Figura 27: Escadaria R. Dom Sebastião, 1928. Projeto. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929, 196). **76**
- Figura 28: Escadaria Rua D. Sebastião. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br). **77**
- Figura 29: Hidráulica Guaibense. Construção de novos tanques, 1909. Foto: Calegari. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). **78**
- Figura 30: Hidráulica Moinhos de Vento. Torre, 1928. Foto: Ronaldo Bastos. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br). **79**
- Figura 31 (esq.): Torre da Hidráulica Moinhos de Vento, 2011. Fonte: Claudio Calovi Pereira. **80**
- Figura 32 (dir.): Edifício da Delegacia Fiscal (atual MARGS), 2011. Fonte: Claudio Calovi Pereira. **80**
- Figura 33 e Figura 34: Hidráulica Moinhos de Vento. Escadaria, 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930). **81**
- Figura 35 (esq.): Hidráulica Moinhos de Vento. Descarga dos Motores, 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930). **82**
- Figura 36 (dir.): Hidráulica Moinhos de Vento. Descarga dos Motores. Projeto, 1929. Fonte: (C. d. GELBERT 1929/1930). **82**
- Figura 37: Praça Otávio Rocha, 1930. Vista da esquina das Ruas Otávio Rocha e Alberto Bins. Foto: Ronaldo Bastos. Fonte: (ronaldofotografia.blogspot.com.br). **83**
- Figura 38: Praça Otávio Rocha. 1929. Planta baixa. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929). **84**
- Figura 39: Praça Otávio Rocha, 1929. Vista dos banheiros sob o terraço na esquina da Rua Senhor dos Passos com a Otávio Rocha. Fonte: (A. BINS, Relatório apresentado ao Conselho Municipal 1929). **85**
- Figura 40: Praça Otávio Rocha, 1937. Projeto de uma herma ao Dr. Otávio Rocha. Fonte: Arquivo Histórico Moyses Vellinho. **86**
- Figura 41: Praça Otávio Rocha, 2009. Vista do terraço sobre os banheiros. Fonte: (prati.com.br). **87**
- Figura 42 e Figura 43: Abrigo de Bondes da Praça XV, 1932. Projeto de Adolpho Siegert. Fonte: (O Abrigo da Praça XV de Novembro 1932). **89**
- Figura 44 e Figura 45: Abrigo de Bondes da Praça XV. Fotos antes da ampliação. Projeto de Adolpho Siegert. Fonte: (Jornal do Mercado, 2011). **89**

- Figura 46 (esq.): Abrigo de Bondes da Praça XV. Vista aérea. Foto da década de 70. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). **91**
- Figura 47 (dir.): Abrigo de Bondes da Praça XV. Vista da esquina. Foto da década de 30. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). **91**
- Figura 48: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto de 1933. Planta baixa. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **92**
- Figura 49: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto, 26 de junho de 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **93**
- Figura 50: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Projeto, 15 de agosto de 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **94**
- Figura 51: Abrigo de Bondes da Praça Parobé. Implantação, 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **95**
- Figura 52: Abrigo de Bondes da Praça Parobé, enchente de 1941. Foto: (ronaldofotografia.blogspot.com.br). **96**
- Figura 53: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista geral. Fonte: ArqCentro-PROPAR **99**
- Figura 54: Plano paisagístico de Alfred Agache para área do campo da Redenção. 1929. Fonte: (DA LUZ e OLIVEIRA, out. 2004). **100**
- Figura 55: Relação do Comissariado Geral da Exposição Farroupilha. Fonte: (M. A. BINS, 1936) **100**
- Figura 57: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista do Eixo Monumental com chafariz ao centro. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **102**
- Figura 58: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista Aérea do Eixo Monumental. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **104**
- Figura 59: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista Aérea. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **105**
- Figura 60: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista a partir do eixo monumental. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **107**
- Figura 61: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Planta Baixa. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **108**
- Figura 62: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Cortes longitudinais e transversais. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **109**
- Figura 63 e Figura 64: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista das tesouras de madeira durante a obra. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **110**
- Figura 65: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Corte das tesouras. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **112**
- Figura 66: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Fachadas. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **113**
- Figura 67: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Fachada Frontal. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **114**
- Figura 68: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista interna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **115**
- Figura 69: Pavilhão das Indústrias do Rio Grande, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **116**
- Figura 70: Pavilhão da Agricultura, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **117**
- Figura 71: Pavilhão da Agricultura, 1935. Implantação. Fonte: (ESKINAZI, 1995, 35). **118**
- Figura 72: Pavilhão da Agricultura, 1935. Vista frontal. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **119**
- Figura 73: Pavilhão da Agricultura, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **120**
- Figura 74: Cassino, 1935. Vista noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. **121**
- Figura 75: Cassino. Implantação, 1935. Fonte: (ESKINAZI 1995, 27). **122**

- Figura 76: Cassino, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 123
- Figura 77 e Figura 78: Cassino, 1935. Imagens internas. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 124
- Figura 79 e Figura 80: Cassino, 1935. Vistas a partir do lago. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 125
- Figura 81: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Planta Baixa, 1935. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 126
- Figura 82: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 127
- Figura 83: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Vista externa, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 128
- Figura 84: Pavilhão das Indústrias Estrangeiras. Vista noturna, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 129
- Figura 85: Pavilhão do Paraná. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 131
- Figura 86: Pavilhão do Paraná. Perspectiva, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 132
- Figura 87 e Figura 88: Pavilhão IFE-EFCB, 1935. Vista diurna e noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 133
- Figura 89: Pavilhão VFRGS, 1935. Perspectiva. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 134
- Figura 90 e Figura 91: Pavilhão do Departamento Nacional do Café, 1935. Vista diurna/noturna. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 135
- Figura 92: Auditório, 1935. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 136
- Figura 93: Belvedere, 1935. Vista do abrigo. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 137
- Figura 94: Embarcadouro, 1935. Vista externa. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 137
- Figura 95: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista do lago. Fonte: ArqCentro-PROPAR. 137
- Figura 96: Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Vista Aérea. Fonte: Museu Joaquim José Felizardo. 138
- Figura 97: Estação Rodoviária, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56). 143
- Figura 98: Centro de Diversões, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 56). 144
- Figura 99 e Figura 100: Escadaria Rua Santa Inácio e Belvedere Rua 24 de Maio, 1943. Fonte: (SILVA, 1943, 119 e 93). 145
- Figura 101: Mercado Livre – Projeto de 1933 na esquina onde posteriormente seria construído o HPS. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 147
- Figura 102: Mercado Livre – Corte Longitudinal, 1933. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 148
- Figura 103: Mercado Livre – Planta Baixa, 1933. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 149
- Figura 104: Mercado Livre – Vista da esquina. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). 150
- Figura 105: Mercado Livre – Vista aérea com a Estação Ildelfonso Pinto. Fonte: (fotosantigasdeportoalegre.zip.net). 151
- Figura 106: Mercado Livre – Vista do Guaíba. Fonte: (Picasaweb.google.com/portoalegreantiga1) 152
- Figura 107: Hospital de Pronto Socorro - Vista da esquina, 1950. Fonte: www.lealevalorosa.blogspot.com. 153
- Figura 108: Assistência Pública – Fachada Frontal com 2 pavimentos, data de 22 de junho de 1940. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 155
- Figura 109: Assistência Pública. Fachada Frontal com 3 pavimentos, data de 29 de 'x' de 1941. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. 155
- Figura 110: Assistência Pública – perspectiva. Fonte: Fonte: FRANCO, Álvaro, Porto Alegre: Biografia duma cidade. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1940, p. 660. 157
- Figura 111: Hospital de Pronto Socorro – perspectiva. Fonte: Fonte: FRANCO, Álvaro, Porto Alegre: Biografia duma cidade. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1940, p. 659. 157

- Figura 112 e Figura 113: projeto de hospital (Durand, Precis, 1802-5) e Hospital São Pedro, Porto Alegre, com tracejado indicando o projeto original (Fonte: *Google Earth*, editado por Pereira, 2011). **158**
- Figura 114 e Figura 115: Sanatório Belém, vista aérea (Fonte: *Google Earth*) e a fachada principal (foto Cláudio Calovi Pereira). **159**
- Figura 116: Hospital *Beaujon*, *Clichy* – França. Foto aérea, 1960. Fonte: (parisisinvisible.blogspot.com.br). **160**
- Figura 117: *Palazzo della Zecca dei Banchi* projetada em 1525 em Roma. Fonte: (guttae.blogspot.com). **160**
- Figura 118: Hospital de Pronto Socorro. Planta de Situação. Projeto elaborado em 1939 e aprovado em 1942. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **161**
- Figura 119: Hospital de Pronto Socorro. Planta baixa do pavimento térreo, com data de 19 de fevereiro de 1942. O térreo foi o único que não foi aproveitado do projeto de 1939, sofrendo apenas alterações na distribuição interna dos espaços. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **162**
- Figura 120: Hospital de Pronto Socorro. Planta baixa do 3º andar com data de 1939/42. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **163**
- Figura 121 e Figura 122: Hospital de Pronto Socorro. Fachada para as Ruas Osvaldo Aranha e Venâncio Aires, praticamente simétricas, não fosse o recuo para acesso de veículos no corpo do prédio na Fachada da Osvaldo Aranha. Na Venâncio, o acesso de veículo se dá por um pórtico anexo que segue o alinhamento do térreo. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **164**
- Figura 123 e Figura 124: Hospital de Pronto Socorro. Fachada para as Ruas Osvaldo Aranha e Venâncio Aires. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **166**
- Figura 125, Figura 126 e Figura 127: Hospital de Pronto Socorro. Fachadas Posteriores, ala direita, ala central e ala esquerda (em ordem). Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **167**
- Figura 128: Hospital de Pronto Socorro. Fachadas Principal, vista da esquina. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **168**
- Figura 129: Hospital de Pronto Socorro. Vista atual da esquina. Foto: Gilberto Simon. Fonte: (portoiagem.wordpress.com). **169**
- Figura 130: Centro de Saúde Modelo. Perspectiva. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 659). **170**
- Figura 131: Centro de Saúde N.º 1. Perspectiva, 1940. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 658). **171**
- Figura 132: Centro de Saúde – Implantação, 1940. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **172**
- Figura 133 – Centro de Saúde Modelo - Planta baixa Pavimento Térreo, 1939. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **173**
- Figura 134: Centro de Saúde Modelo - Vista da Rua Sebastião Leão a partir da Santana - 1942. Fonte: (fotosantigas.prati.com.br). **174**
- Figura 135: Centro de Saúde Modelo - Vista da esquina da Rua Sebastião Leão com Avenida João Pessoa - 1942. Fonte: fotosantigas.prati.com.br. **175**
- Figura 136: Centro de Saúde Modelo – Fachadas - 1939. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **176**
- Figura 137: Centro de Saúde Modelo – Fachada Avenida João Pessoa, 2009. Fonte: Cristiano Z. Pereira. **176**
- Figura 138: Centro de Saúde Modelo – Fachada Rua Jerônimo de Ornelas, 2009. Fonte: Cristiano Z. Pereira. **176**
- Figura 139: Mapa parcial de Porto Alegre em 1932. Mostra a projeção do prolongamento da João Pessoa com a praça em forma triangular. Fonte: (CALOVI 2009, 162). **177**

- Figura 140: Plano Gladosch. Mostra o Eixo criado por Santana até a feira de Amostras com os dois tridententes. Fonte: (SILVA, 1943, 33). **178**
- Figura 141: Traçado atual da cidade com marcação do eixo da atual Rua Santana até a localização da Feira de Amostras. Nas laterais, estão os braços do tridente (atuais Avenida Piratini e Rua Santa Teresinha). Fonte: *Google Earth*, manipulado por Cláudio Calovi, 2012. **179**
- Figura 142 e Figura 143: Maquete para Feira de Amostras sendo elaborada pela Diretoria de Cadastro (dir.) e finalizada (esq.). Fonte: (A. FRANCO, 1940, 341). **180**
- Figura 144 (esq.): Pedestal para Monumento a Bento Gonçalves executado no Parque Farroupilha, na Exposição do Centenário Farroupilha em 1935. Inicialmente, este projeto seria construído na Ponte da Azenha. Fonte: (M. A. BINS, 1936). **181**
- Figura 145 (dir.): Vista do Pedestal com o Monumento a Bento Gonçalves na Praça Piratini. 1958. Foto: Antônio Ronek. Fonte: meu-portoalegre.blogspot.com. **181**
- Figura 146: Pedestal para a Estátua de Bento Gonçalves. Projeto. 1941. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **182**
- Figura 147: Praça Piratini. Vista com o Monumento a Bento Gonçalves. Fonte: (SILVA, 1943, 54). **183**
- Figura 148: Praça Piratini. Planta Baixa, 1941. Fonte: Arquivo Municipal Moyses Vellinho. **184**
- Figura 149: Praça Piratini. Vista atual. Foto: Henrique Borba. Fonte: panoramio.com.br. **185**
- Figura 150: Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre. Planta Geral do Plano. Legendas da autora. Fonte: (BURIN, 2008, 66). **188**
- Figura 151: Canalização do Riacho. Vista Geral, 1942. Perspectiva assinada por Álvaro Gonzaga e Christiano de la Paix Gelbert. (SILVA, 1943, 48). **190**
- Figura 152: Ponte da Azenha – Anteprojeto - vista geral com o Monumento a Bento Gonçalves. 1934. Fonte: Relatório de Obras de 1934 – Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moyses Vellinho. **193**
- Figura 153: Ponte da Azenha – Anteprojeto, 1934. Fonte: Relatório de Obras de 1934 – Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moyses Vellinho. **194**
- Figura 154: Ponte da Azenha. Fotografia durante a canalização do Riacho, 1940. Fonte: Fotos Prati. **195**
- Figura 155: Ponte da Av. João Pessoa. Implantação, 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Porto Alegre Moyses Vellinho. **197**
- Figura 156: Ponte da Av. João Pessoa. Corte transversal, 1939. Fonte: – Arquivo Histórico Municipal Moyses Vellinho. **198**
- Figura 157: Ponte da Av. João Pessoa. Corte transversal - Variante, 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moyses Vellinho. **198**
- Figura 158: Ponte da Av. João Pessoa. Vista Principal, 1939. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moyses Vellinho. **199**
- Figura 159: Ponte da Av. João Pessoa. Perspectiva. Fonte: (Á. FRANCO, 1940, 656). **200**
- Figura 160: Ponte da Avenida João Pessoa. 1950. Fonte: LUME, Museu da UFRGS. **201**
- Figura 161: Vista atual. Autor: Poti Campos. Fonte: flickr.com/photos **201**
- Figura 162: Avenida Beira-Riacho. Seção Transversal segundo Plano Gladosch. Fonte: (BURIN, 2008, 88). **203**
- Figura 163: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Planta de Situação. 1940. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moyses Vellinho. **204**
- Figura 164: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Vista Principal. Projeto Definitivo. 1941. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moyses Vellinho. **204**

- Figura 165: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Vista Escadaria. Projeto Definitivo, 1941. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho. **205**
- Figura 166 e Figura 167: Ponte na Avenida Getúlio Vargas, 1942. Detalhamento da luminária do Pilone (esq.) e da Coluna Luminosa (dir.). Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho. **206**
- Figura 168: Ponte na Avenida Getúlio Vargas. Foto de 1950. Fonte: Lume, Museu Universitário da UFRGS. **207**
- Figura 169: Ponte da Rua Santana. Perspectiva, 1943. Não executada. Fonte: (SILVA, 1943, 49) **209**
- Figura 170: Ponte Rua Santana. Planta baixa - setor, 1943. Projeto não executado. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho. **209**
- Figura 171: Ponte Rua Santana. Vista principal, 1943. Projeto não executado. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho. **210**
- Figura 172: Ponte Rua Santana. Vista principal, 1949. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho. **211**
- Figura 173: Ponte da Rua Santana. Atualmente. Foto da autora. **212**
- Figura 174: Ponte da Avenida Borges de Medeiros. Vista Geral. (SILVA, 1943, 49). **214**
- Figura 175: Ponte da Avenida Borges de Medeiros. Detalhe do Pilone. (SILVA, 1943, 49). **215**
- Figura 176: Ponte da Avenida Beira-Rio. Vista geral com a embocadura do canal. (SILVA 1943, 49). **217**



CHRISTIANO DE LA PAIX GELBERT E A ARQUITETURA DA DIVISÃO DE OBRAS DE PORTO ALEGRE (1925 A 1953)

O livro relaciona e analisa as obras desenvolvidas pela Divisão de Obras da Prefeitura Municipal de Porto Alegre no período de 1923 a 1953, quando foi chefiada pelo arquiteto Christiano de la Paix Gelbert. Durante este período, a cidade passou por grandes transformações urbanas, as quais foram reflexo de seu crescimento econômico e demográfico e também dos novos conceitos de arquitetura e urbanismo, que surgiram no mundo após a Primeira Guerra. O período foi marcado também por grandes mudanças na arquitetura nacional, influenciada pelos movimentos das vanguardas europeias.

O conjunto mostra uma grande diversidade de estilos e tipologias que representam o pensamento da arquitetura municipal gaúcha no início do século XX, mesclando o conservadorismo com as influências das vanguardas europeias. Percebe-se a grande mudança dos projetos para a Exposição Farroupilha, buscando linhas modernizantes e as influências que esses trouxeram para os projetos posteriores. A variedade de soluções pode ser compreendida nas pontes, que apresentam propostas bem diferentes em cada projeto, nem sempre alinhadas ao estilo arquitetônico do período. A obra de Gelbert representa uma contribuição importante da história da arquitetura institucional gaúcha do início do século XX.

