Guia de percurso em Porto Alegre: patrimônio e cidadania

Adriana Gelpi[*]

Rosa Maria Locatelli Kalil[**]

Resumo: O artigo trata da organização de um guia de percurso como instrumento de ensino aprendizagem, abordando a cidade Porto Alegre, polo metropolitano e capital do Estado do Rio Grande do Sul. Neste trabalho, o guia de percurso é compreendido como um importante recurso pedagógico nos mais diferentes níveis de ensino, especialmente quando se trata da compreensão de espaços naturais e construídos e da materialização de variados contextos. O objeto do trabalho refere-se à forma de organização e à descrição de uma atividade de campo de relevância por valorizar, de forma singular, o patrimônio edificado e contribuir na construção da cidadania. Aborda a importância da implementação desses roteiros e maneiras de sua organização. O exemplo citado desenvolve-se através de trechos distintos no centro histórico da cidade. Fala de espaços urbanos e edificações emblemáticas, que, em função de dinâmicas e permanências, ao longo do tempo sofreram modificações, foram tombadas, passaram por processos de restauração, sendo revitalizadas, recicladas ou requalificadas, de acordo com as especificidades de cada lugar e das comunidades envolvidas. Ao longo do percurso, nos espaços e prédios apontados e visualizados, são abordados problemas urbanos de uma cidade capital e centro metropolitano, propondo-se, como conclusão do percurso, uma reflexão

[*] Professora pesquisadora da Universidade de Passo Fundo. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Unisinos. Mestre em Planejamento Urbano pela UFRGS. Doutora em Arquitetura pela Universidade de São Paulo. E-mail: agelpi@upf.br.

[**] Professora pesquisadora da Universidade de Passo Fundo. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFRGS. Mestre em Engenharia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Doutora em Arquitetura pela Universidade de São Paulo. E-mail: kalil@upf.br.

sobre a estratégia de ensino e da problemática urbana de uma cidade contemporânea em tempos de expansão de mercado, de sustentabilidade urbana e de inclusão social.

Palavras-chave: Guias de percurso, Espaços urbanos, Dinâmicas e permanências, Porto Alegre.

Abstract: This paper is about the organization of a route guide as a teaching and learning instrument, approaching the city of Porto Alegre, which is a metropolitan pole and capital of the state of Rio Grande do Sul. In this work, the route guide is understood as an important pedagogical resource in the most different teaching levels, especially, when it is towards the comprehension of built natural spaces and the materialization of several contexts. The object of this work is related to the form of organization and to the description of a field activity in order to enhance, in such a singular manner, the heritage built and contribute to the construction of citizenship. It approaches the importance of the implementation of these itineraries as well as the manners to organize them. The example mentioned is developed through distinct paths in the historical center of the city. It talks about urban spaces and emblematic buildings that, in terms of dynamics and continuities, along time, have been passed through modifications, have been demolished, and have been through processes of restoration, being revitalized, recycled or re-qualified according to specificities of each place and communities involved. Along the way, urban problems of a capital and metropolitan city are discussed in spaces and buildings pointed and visualized, therefore suggesting, as a conclusion of the way, a reflection on the teaching strategy and urban issues of a contemporary city in times of market expansion, urban sustainability and social inclusion.

Keywords: Route guides, Urban spaces, Dynamics and continuities, Porto Alegre.

Introdução

Convidadas a abordar a temática *Ensinando a cidade: reflexões sobre o ensino das questões urbanas*, pensamos na complexidade do tema escolhido: reflexões sobre a cidade. Como trabalhar pedagogicamente, ensinar, pensar e entender a materialização de complexas relações sociais que vão se superpondo ao longo do tempo e num mesmo lugar? Falar sobre o velho problema da falta de moradias adequadas para todos, ou de novos impasses urbanos, como a sustentabilidade das cidades? São muitos os enfoques e as abordagens possíveis, mas, como um ensaio pedagógico sobre o tema, propomos a organização e realização de um Guia de Percurso, citando como exemplo um guia de percurso em Porto Alegre, e ao longo do trajeto, visitando espaços, lugares e edificações, convidamos todos a fazerem algumas reflexões sobre o espaço urbano e suas relações e a experiência de ensino proposta.

A cidade contemporânea

Conforme Barros (2006, p. 101), a "[...] cidade é um porto seguro para o viajante, um ponto de confluência, um espaço protegido. Essas características estão associadas ao reverso, pois a cidade também é foco de difusão, local de partida, área de lazer e de violência". O autor coloca que a cidade é fluxo de informações, de comércio e de trocas. Tem o papel de juntar pessoas de diferentes interesses, religiões e origens em torno de um denominador comum, que viabiliza e estimula o desenvolvimento das interações humanas e interpessoais.

De acordo com o autor, quando o estrangeiro chega a uma cidade, procura aspectos que a diferenciem de outras, mas, ao mesmo tempo, procura encontrar referências que o remetam a sua cidade natal. Espera ter novas experiências, mas também não quer se perder num mundo de novas sensações, que o afastem

de suas raízes. Nesse contexto, podemos entender que o viajante busca marcos e referências que lhe permitam se localizar e se encontrar num novo espaço. Busca entender também, por meio do espaço, as pessoas que o construíram e que o vivenciaram.

Para Meyer (2001), a criação das cidades modernas foi, desde o início no século XIX, um processo de reorganização das funções urbanas a partir do processo de industrialização. O decisivo fator de transformações físicas e espaciais introduzidas nessas novas organizações urbanas foi a descentralização das atividades. As novas funções urbanas criaram o quadro urbano metropolitano, continuamente renovado pela adaptação das cidades históricas e pela expansão permanente de seu território.

No Brasil, nos últimos anos, as cidades capitais, as regiões metropolitanas e, inclusive, as cidades médias tiveram um grande crescimento e modernização. De acordo com o IBGE (2010), no início deste século XXI, mais de 80% da população do país vive em áreas urbanas, ou seja, mais de 130 milhões de pessoas interagem em grandes comunidades e vizinhanças consolidadas, usufruindo as benfeitorias e facilidades do espaço das cidades.

Porto Alegre acompanhou essa forte urbanização, transformando-se, em pouco mais de algumas gerações, numa grande capital e centro de uma região metropolitana composta por 31 municípios. O pequeno Porto dos Casais expandiu-se ao longo dos trilhos dos bondes e, depois, sobre os corredores de transporte urbano, interligados agora pela III Avenida Perimetral. Novos bairros estão surgindo, afastando a escala humana, fazendo-se necessários o uso do trem para vencer distâncias maiores, a construção de novos centros de compras, a ampliação do aeroporto, enfim, a criação de novas infraestruturas para sustentar uma expansão modernizadora e globalizante.

Como conhecer ou reconhecer essa nova cidade no início do século XXI? Como buscar uma identidade porto-alegrense em cidades que pelo mundo parecem ser tão iguais? Como conhecer ou visitar lugares marcantes e carregados de história, que contribuíram para formar nossa alma gaúcha? Como chegar e

vivenciar espaços singulares e especiais, mas tão escondidos ou desconhecidos, no meio de tantos automóveis, propagandas e construções? Como sensiblizar um jovem aprendiz quanto a todas essas questões?

Organizando o Guia de Percurso como atividade multidisciplinar

Para conhecer a cidade, ou até mesmo para descobrir nossa própria cidade, podemos fazer um guia de percurso através da história que o espaço nos conta. O Guia de Percurso é um instrumento muito útil, pois nos ajuda, como um manual, a percorrer e visitar espaços urbanos, paisagens naturais e áreas edificadas, numa trajetória organizada e didática, mas ao mesmo tempo muito prazerosa.

De acordo com Gelpi e Schäffer (2003), um guia de percurso também pode servir como material auxiliar a um visitante ou até mesmo ao morador de um determinado lugar, que, munido desse instrumento, pode acompanhar um trajeto com informações que lhe permitam o conhecimento do local, da paisagem e das formas construídas que observa. Por outro lado, esse mesmo roteiro pode se transformar num dinâmico recurso de ensino-aprendizagem nos mais diferentes níveis de ensino, quando se trata da compreensão do espaço urbano, da sociedade e da materialização de variados contextos. Na perspectiva pedagógica, podemos observar ao professor que o guia de percurso pode ser utilizado como uma excelente estratégia de ensino-aprendizagem multidisciplinar, que pode envolver temáticas como a geografia, a história, a arte, o patrimônio, a sustentabilidade e a cidadania, entre outras questões. A realização de um guia de percurso envolve uma preparação teórica adequada sobre os conceitos que serão abordados na prática, numa aula-percurso muito dinâmica, por meio de uma vivência única, provocativa, coberta

de experiências que ficarão impressas na percepção individual de cada participante.

O envolvimento de diferentes disciplinas e recursos humanos pode ser um denominador comum para a abordagem de vários conteúdos. A sua organização e aplicação também trazem um enriquecimento e uma aprendizagem para o corpo docente que o está implementando, pois, de acordo com Gutierrez e Preto (1997, p. 82), "[...] a educação não é apenas uma questão de conteúdo e sim teoria e método que contando com valiosos conteúdos necessita de um método rico em expressão e comunicação". Nesse sentido, a organização e a implementação de um guia de percurso podem ser um procedimento lúdico, que permite a construção de conteúdos com alegria e, ainda, o debate de questões nascidas ao longo da caminhada, bem como o trabalho de conceitos novos e de experiências.

Naturalmente, o guia de percurso deverá ser estruturado em função dos objetivos didático-pedagógicos dos educadores que o propõem. Pode ser organizado para uma disciplina individual ou de forma multidisciplinar. Este artigo propõe um percurso que abrange a área multidisciplinar, com foco na grande área de ciências sociais aplicadas, envolvendo temáticas pertinentes à história, à geografia, à sociologia, à arte, à arquitetura e às ciências naturais.

Assim, escolhida a temática a ser abordada, é necessário que o professor selecione a área onde poderá ser desenvolvido o percurso, a trilha ou caminhada direcionada ao tema proposto. Em função dos objetivos, a escolha pode recair sobre o centro histórico de uma cidade, uma área de preservação ambiental, áreas com paisagens naturais ou construídas relevantes ou bairros típicos, entre outros, devendo-se levar em consideração que o tempo de percurso deve ser adequado à faixa etária do grupo de participantes: jovens, crianças, adultos, idosos, bem como ao tempo disponível para sua realização. Esses critérios irão orientar a seleção dos trechos a percorrer e da modalidade de meio de transporte a ser adotada em cada trecho do percurso.

Considerando-se a riqueza de possibilidades que um guia de percurso oferece, o roteiro principal poderá ser articulado com outras atividades que interajam e complementem o objetivo do trabalho. Por exemplo: um percurso hidroviário pode ser somado ao percurso terrestre; o percurso a pé pode ser interrompido para a participação em um evento cultural na área a ser visitada, ou, ainda, pode-se prever a interação com outras atividades, que qualifiquem a proposta.

As ações durante o percurso serão de observação, registros gráficos e de imagens, percepções no seu amplo aspecto (visual, auditiva, olfativa e gustativa – por exemplo, um lanche temático), entrevistas com moradores, especialistas ou transeuntes, ou seja, pessoas vinculadas ao tema e à área enfocados. Para isso, o professor deverá fazer um estudo preparatório junto com o grupo de trabalho para sensibilização da proposta e orientações básicas sobre os procedimentos. Após o percurso realizado, um novo encontro dará conta do resultado dos registros e das memórias sobre o evento, que poderá ocasionar uma rica discussão sobre a experiência vivenciada, pois não basta se sentir bem durante o processo; deve haver a possibilidade de expressão, de comunicação e crítica.

Exemplificando uma proposta de guia percurso urbano

Como, neste caso, a ideia era trabalhar a cidade e sua problemática urbana, organizamos um Guia de Percurso sobre uma área muito especial de Porto Alegre, uma parte de seu centro histórico, localizada na península da cidade, sobre o Lago do Guaíba. É um centro estranho, "excêntrico", pois não se localiza no meio, e sim numa "ponta" da cidade, numa área cheia de contrastes, onde várias construções do século XIX contrastam com edifícios contemporâneos, construídos com concreto, aço e grandes panôs de vidro. De acordo com Villaça (1998), a urbanização de Porto

Alegre se iniciou a partir de uma "ponta", "[...] a que os gaúchos chamam de península", que avança sobre o Guaíba, fato que inicialmente condicionou a expansão da cidade numa única direção.

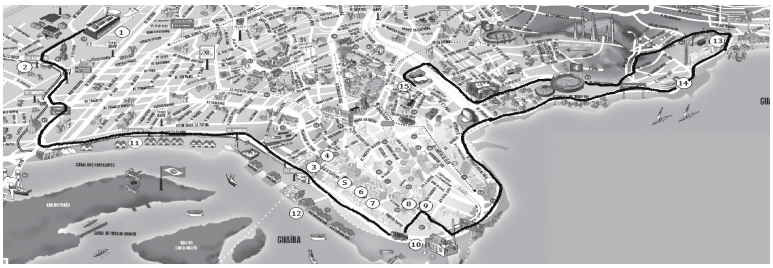
Analisando esse cenário de edificações tão diferentes, em que se superpõem o antigo e o moderno que se avizinha, grossas colunas de granito frente a esguios pilares de concreto, podemos entender a cidade como um organismo vivo, que cresce e se modifica com o tempo e que nunca, como assinalou Lynch (1999), pode ser considerada uma obra pronta e acabada, posto que está sempre em construção, por diversos e dinâmicos grupos sociais.

• Objetivo: o nosso percurso tem como objetivo, então, reconhecer e analisar antigos espaços urbanos que abrigam agora edificações contemporâneas ou novas funções e, ainda, visitar prédios seculares, que para acompanhar o seu tempo mudaram de função, buscando revitalizar a própria obra e seu entorno. Nesse percurso também vamos constatar o surgimento de novos espaços, a criação de novos lugares, apropriados pela população de várias maneiras. Esses espaços, entre outros, são elementos que caracterizam uma cidade capital e o centro muito dinâmico de uma região metropolitana.

• Metodologia: por meio de um guia de percurso que deverá ser feito, em grande parte, a pé, vamos mesclar um trajeto de trem e outro de ônibus, pois dimensões capitais e metropolitanas são constituídas em escalas maiores, onde a dimensão humana já se perde em meio a tantos equipamentos, edificações e meios de transporte. Começaremos por uma grande porta de entrada, o aeroporto internacional, e, depois do reconhecimento de várias paradas com funções de transporte e transbordo, de comércio, de cultura, de sustentabilidade, de religiosidade e de lazer, terminaremos nosso trajeto numa parada de "encontro", na Cidade Baixa. É aí que está a essência do espaço da cidade: a urbe como o lugar do encontro, como espaço das trocas, espaço do relacionamento, das grandes amizades, da aventura do conhecer, do crescer, do apreender, de tornar-se um cidadão.

• Organizando o Percurso: o percurso traça um contorno pela península da cidade e se constitui em quatro trechos básicos: o primeiro tem como ponto de partida (ou de chegada) o Aeroporto Salgado Filho, na zona Norte, e segue até o Mercado Público, na área central da cidade. O segundo trecho inicia no Mercado Público e, depois de percorrer a área central de Porto Alegre, marca uma parada na Usina do Gasômetro. O terceiro trecho estende-se da Usina do Gasômetro e, percorrendo o Parque Marinha do Brasil, chega até o Museu Iberê Camargo. O quarto trecho parte do Museu Iberê Camargo e retorna ao centro da cidade, tendo como ponto final do percurso a Cidade Baixa. Todo o percurso é assim constituído:

• I) Primeiro trecho: 1. Aeroporto Internacional Salgado Filho; 2. Estação Aeroporto do TRENSURB; 3. Estação Mercado do TRENSURB e a Praça Revolução Farroupilha; 4. Mercado Público; • Segundo Trecho: 5. Largo Glênio Peres e o Chalé da Praça XV; 6. Shopping do Porto; 7. Prefeitura Municipal ; 8. Praça da Alfândega; 9. Centro Cultural Santander; 10. Memorial do Rio Grande do Sul; 11. Museu de Artes do Rio Grande do Sul; 12. O Portão e o Cais do Porto; 13. Parque do Delta do Jacuí; 14. A Rua da Praia e o Corredor Cultural; 15. A Casa de Cultura Mário Quintana; 16. Igreja das Dores; 17. Usina do Gasômetro; • III) Terceiro trecho: 18. Parque Marinha do Brasil; 19. Fundação Iberê Camargo; • IV) Quarto Trecho: 20. Bairro Cidade Baixa. (Fig. 1)



LEGENDA:

1 - Aeroporto Internacional Salgado Filho
2 - Estação Aeroporto - Trensurb
3 - Centro Popular de Compras
4 - Mercado Público de Porto Alegre
5 - Prefeitura Municipal de Porto Alegre
6 - Santander Cultural
7 - MARGS
8 - Casa de Cultura Mário Quintana
9 - Igreja Nossa Senhora das Dores
10 - Centro Cultural Usina do Gasômetro
11 - Cais do Porto
12 - Parque Estadual do Jacuí
13 - Barra Shopping Sul
14 - Fundação Iberê Camargo
15 - Bairro Cidade Baixa

Fig 1: Mapa do guia de percurso em Porto Alegre. Fonte:Rodrigo Rosa, Walter Pax e Gabriel Gil (2010).

Definido o percurso, tratamos de buscar informações históricas, geográficas, culturais e conceituais sobre os espaços a serem visitados em fontes bibliográficas convencionais e digitais. Selecionam-se textos conceituais e descritivos, bem como imagens do percurso, para elaborar um pequeno guia impresso, a ser distribuído para os participantes. Esse breve documento serve como uma coletânea prévia das imagens e recortes da cidade que serão vivenciados pelo grupo de estudo, assim como uma memória urbana.

• Vivenciando a dinâmica e a permanência das edificações: neste percurso vamos acessar vários espaços, praças, largos e edificações, desde aquelas construídas há mais de um século até construções bem recentes, inauguradas no começo do século XXI. Algumas estão cheias de história e memória; outras começam sua trajetória dentro do espaço urbano de Porto Alegre.

Como algumas construções antigas sobreviveram tanto tempo, não sendo superpostas por novas edificações? Por que outros prédios foram derrubados, dando espaço a novas formas edificadas? Podemos explorar como resposta o fato de que determinado prédio possa ter tido uma função muito especial, ou talvez pela qualidade da obra, ou, ainda, por ser uma edificação pública com porte significativo... Mas vamos observar que a

maior parte dos prédios antigos e locais que serão visitados sofreu intervenções, foi modificada, restaurada, acompanhando o ritmo de modernização e expansão do centro da cidade.

Nesse aspecto, em arquitetura e urbanismo várias terminologias definem o tipo de intervenção de cada local ou obra, em razão daquilo que foi feito para adequar ou readequar os espaços e edificações em questão, como *1) Restauro* – quando a edificação antiga é rigorosamente reconstituída e/ou reconstruída segundo o projeto arquitetônico original, nas condições e com os materiais que foram originalmente empregados na obra, podendo ou não manter a função inicial para o qual foi projetada e construída. É o caso da Igreja das Dores. *2) Revitalização* – obra que reforma, qualifica, moderniza e propõe modificações, reconstituindo a vitalidade ambiental, mas mantendo o uso original da edificação. É o caso do Mercado Público. *3) Reciclagem* – obra que revitaliza, reforma e modifica um prédio original, com o objetivo de modificar também a função original do mesmo, como o caso da Casa de Cultura Mário Quintana, que de hotel foi transformado em um centro cultural. *4) Requalificação* – intervenção urbana ou arquitetônica que tem como objetivo dar qualificação a uma edificação ou espaço urbano existente que se encontra em degradação ou em obsolescência, pela criação de atrativos econômicos e revisão de usos, enfatizando aspectos de multifuncionalidade, como cultura, alta tecnologia, habitação e turismo (SANTOS, 2005). No nosso percurso, vamos verificar várias situações entre as colocadas e que compõem um rico patrimônio urbano, que dinamiza e vivifica a área central da cidade, vivenciada diariamente por milhares de porto-alegrenses, conforme roteiro detalhado anexo.

Finalizando e refletindo sobre o percurso urbano em Porto Alegre

Após a experiência, por vezes inédita para estudantes e professor, em fazer-se turista urbano, entendemos que o Guia

de Percurso em Porto Alegre constitui-se em atividade educativa envolvente e prazerosa, propiciando o aprendizado do conhecimento histórico-cultural do local, assim como a aventura cidadã de participação e vivência dos espaços públicos constituintes do patrimônio urbanístico. Desse modo, são atingidos os objetivos pedagógicos de refletir sobre os seguintes aspectos da dinâmica urbana de uma cidade contemporânea.

• Preservação do patrimônio histórico construído: no percurso pudemos observar prédios históricos preservados, tombados, restaurados, reciclados ou revitalizados. Na cidade, a preservação da memória, do patrimônio e a preservação da história de uma comunidade contam para a população suas origens, promovem a identidade, o pertencer a algum lugar. Pertencer é cuidar, é valorizar seu espaço; valorizar e amar sua cidade, é ser cidadão. A manutenção de vários prédios e espaços históricos na cidade de Porto Alegre é fruto de uma grande luta dos seus cidadãos pela preservação da sua identidade e da sua história.

• A mobilidade urbana: na era do automóvel, que rouba espaço da população e dos pedestres, percorremos grande parte do nosso circuito em veículos de massa, como o trem e o ônibus. Em vários momentos passeamos a pé em espaços preservados e cuidados para os pedestres, podendo observar ciclistas em pistas especiais para bicicletas, os corredores exclusivos para a circulação de ônibus, terminais adequados para transbordo com acesso a áreas de comércio, lazer e moradia. Na cidade, cuidada por seus administradores e vivenciada plenamente por seus moradores, a interconexão de modalidades de transporte, com acesso às moradias, trabalho e lazer, facilita a mobilidade, a locomoção das pessoas e a justiça social.

• A acessibilidade universal: fator de inclusão social, os espaços da cidade devem prever a acessibilidade universal, conceito entendido como o pleno direito e a possibilidade de ir e vir de todos os cidadãos. Espaços e edificações com escadas, degraus, sem faixas de travessia e acessos planos entre outros detalhamentos seccionam os espaços urbanos, privatizam, deixando a cidade

injusta e negando aos portadores de necessidades especiais o direito de viver a cidade, de acessar o trabalho, as compras, o lazer e, inclusive, a educação.

• O trabalho e o lazer: num contexto global de precarização das condições de trabalho, a geração de emprego e renda deve ser valorizada, estimulada e respeitada pela municipalidade. O Camelódromo de Porto Alegre é uma solução criativa, inovadora e conciliatória, buscando atender e dar boas condições de trabalho a vários segmentos de comerciantes e à população da cidade. É importante entender que o comércio só se manterá em áreas ou locais em que existam compradores, como no caso dos terminais de ônibus ou áreas de transbordo, com movimento e vitalidade. Contudo, em relação ao lazer, não podemos falar em justiça social, pois a recreação ainda não é entendida como um direito de todo cidadão. São poucas as famílias que podem se deslocar de pontos distantes da cidade para recrear no Parque Marinha do Brasil ou visitar os espaços culturais do centro da cidade.

• A questão ambiental: a conquista do Parque do Delta do rio Jacuí, um santuário ecológico junto à cidade e à Região Metropolitana, a criação do Parque Marinha do Brasil, que reintegra Porto Alegre ao lago, deixando para as novas gerações um novo convívio com as águas do Guaíba, demonstram a preocupação dos porto-alegrenses com sua sustentabilidade urbana e preservação ambiental. Esses espaços são o resultado de muita luta e cidadania em prol de uma cidade mais viva e sustentável. É o resultado de ativismos políticos que demonstram o engajamento e o esclarecimento do porto-alegrense em relação ao direito de vivenciar sua cidade com qualidade ambiental.

• Cidadania e relações sociais: a tradição do porto-alegrense de luta pela sua cidade, traduzida pela participação na execução dos planos diretores, na discussão dos assuntos que dizem respeito a intervenções urbanas, na luta pela preservação do delta do Jacuí, pela preservação da orla do lago do Guaíba para a vivência de todos os cidadãos, pela manutenção de parques e pela criação de outros, em vez de espigões, demonstra um grande respeito

pela cidade e um forte sentimento de pertencer a um lugar. Esse respeito pela cidade não se cria de um dia para o outro; é o fruto de várias gerações que cuidaram e amaram Porto Alegre. Nesse sentido, devemos continuar amando e respeitando nossa cidade e nossa história, não impedindo que novos prédios venham a ocupar o lugar de outros, mas que essas reconstruções sejam feitas com cuidado e com atenção, como a obra contemporânea do Camelódromo, ou a obra futurista do Museu Iberê Camargo, que qualificam a cidade, como qualificaram, há muito tempo, o Mercado Público ou o Hotel Majestic.

O Guia de Percurso de Porto Alegre proporciona aos seus participantes uma reflexão crítica sobre a problemática urbana de uma cidade contemporânea em tempos de expansão de mercado, de sustentabilidade urbana e de inclusão social.

Considerações finais

Ao refletirmos sobre o guia de percurso como uma dinâmica estratégia de ensino-aprendizagem, percebemos que a proposta pedagógica tem como grande foco a experiência do processo coletivo, desde a elaboração da proposta até a sua implementação.

Podemos, então, concluir que o processo pedagógico centrado na experiência prática dos interlocutores (professores e alunos) resulta mais rico do que aquele centrado apenas na transmissão de conceitos em sala de aula. Nesse enfoque, podemos considerar ainda que as experiências e vivências obtidas por meio da riqueza de um guia de percurso dão lugar à apreensão de novos conceitos, ou seja, trata-se da apropriação de conteúdos e definições com alcance significativo, os quais apenas pela teoria não seriam transmitidos.

Por meio desse jogo pedagógico os conceitos são apreendidos com maior profundidade, estando embasados na experiência prática e na interação de professores e alunos, todos participantes do mesmo processo educativo, pois, de acordo

com Rodrigues, o que não se faz sentir não se entende. O guia de percurso não é um processo educativo que foca apenas conteúdo; é teoria e método embasados na construção de processos por meio do lúdico, do compartilhamento de experiências e de expectativas.

Referências

BARROS, Henrique Lins de. População, Transporte e Informação: um cientista na cidade. *In*: BRANDÃO. C. A. L. *As cidades da cidade*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades: *Praça Revolução Farroupilha*. 2008. Disponível em http://www.cidades.gov.br/.../praca-revolucao-farroupilha-e-entregue-a-populacao/. Acesso em 15 de set. 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Plano de reabilitação para a área central de Porto Alegre* [2008]. Disponível em http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/arquivos-e-imagens-oculto/Projeto%20Piloto%20Porto%20Alegre.pdf. Acesso em 15 de set. 2010.

CHIAPPETTI. *Ocupação do Parque Estadual Delta do Jacuí*: conflitos de uso territorial. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geociências, 2005.

FUNDAÇÃO IBERÊ CAMARGO. *A Fundação*. Disponível em http://www.iberecamargo.org.br/content/fundacao/default.asp. Acesso em 30 de set. 2010.

FUNDAÇÃO IBERÊ CAMARGO. *A Sede*. Disponível em http://www.iberecamargo.org.br/content/novasede/default.asp. Acesso em 30 de set. 2010.

GELPI, Adriana; SCHÄFFER, Neiva Otero. Guia de Percurso Urbano. *In*: CASTROGIOVANI, A. C. *et al*. (Org.). *Geografia em sala de aula*: práticas e reflexões. Porto Alegre: Editora da UFRGS/AGB-SPA, 2003.

GUTIÉRREZ, Francisco; PRIETO, Daniel. *A mediação pedagógica:* educação à distância alternativa. São Paulo: Cortez; Instituto Paulo Freire, 1997.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisas demográficas*. Disponível em http://www.ibge.gov.br/ibgeeten/pesquisas/demograficas.html/. Acesso em 11 de nov. 2010.

INFRAERO. *Aeroportos*. Porto Alegre. Disponível em http://www.infraero.gov.br. Acesso em 23 de set. 2010.

KALIL, Rosa Maria Locatelli; GELPI. Adriana. Acessibilidade e desenho universal. *In*: PRADO, A.R. de A. *et al.* (Org.). *Desenho Universal*: caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010.

LEÃO, Sílvia Lopes Carneiro. *Os antigos hotéis de Porto Alegre*. Disponível em http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/. Acesso em 30 de set. 2010.

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro: Record, 2010.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARICATO, Ermínia. O Centro e as novas centralidades da metrópole terciária. *In*: ALMEIDA, M. A. R. (Org.). *Os centros das metrópoles*: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

MEMORIAL DO RIO GRANDE DO SUL. Disponível em www.memorial.rs.gov.br. Acesso em 11 de out. 2010.

MEYER, Regina Maria Prosperi. O espaço da vida coletiva. *In*: ALMEIDA, M. A. R. (Org.). *Os centros das metrópoles*: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

NOS BAIRROS. *Cidade Baixa*. Disponível em http://www.nosbairros.com.br/cbaixa/. Acesso em 7 de out. 2010.

PORTO ALEGRE. *Cultura*. Espaços Culturais. *Usina do Gasômetro*. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?reg=7&p_secao=19. Acesso em 1 de set. 2010.

PORTO ALEGRE. *Cultura*. *Memorial do Mercado Público Central*. 2010. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?p_secao=90. Acesso em 2 de nov. 2010

PORTO ALEGRE. *Cultura*. *Cais do Porto e Armazéns*. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/turismo/default.php?p_secao=144. Acesso em 2 de nov. 2010.

PORTO ALEGRE. *Cultura*. *Parque Marinha do Brasil*. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/turismo/default.php?p_secao=152. Acesso em 2 de nov. 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Turismo. Parque Estadual do Delta do Jacuí. Disponível em http://www.turismo.rs.gov.br/portal/index.php?q=atrativo&id=2675&bd=&fg=2. Acesso em 2 nov. 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Cultura. *Memorial*. Disponível em http://www.memorial.rs.gov.br/. Acesso em 10 de out. 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Cultura. *Museu de Arte do Rio Grande do Sul Ado Malagoli*. Disponível em http://www.margs.rs.gov.br/inst_historico.php. Acesso em 10 de out. 2010.

SANTANDER CULTURAL. *Santander Cultural*. Informações. História. Disponível em http://www.santandercultural.com.br/institucional/historia.asp. Acesso em 30 de set. 2010.

SANTOS, Júlio César Ferreira. Políticas espaciais de requalificação urbana na área central do Rio de Janeiro: nova estética da desintegração local e espetáculo da projeção global. *Scripta Nova*: Revista eletrônica de geografia y ciências sociales, Barcelona, 2005. Disponível em http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-43.htm. Acesso em 30 de set. 2010.

TRENSURB. *Estações*. Linha 1 Porto Alegre. Disponível em http://trensurb.gov.br/php/metro/linha1.php. Acesso em 30 de set. 2010.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: FAPESP, 1998.

VITRUVIUS. Projetos. *Sede da Fundação Iberê Camargo*. n. 093.01 Institucional. v. 8, set. 2008. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/08.093/2924. Acesso em 30 de set. 2010.

Referências de imagens

AEROPORTO INTERNACIONAL SALGADO FILHO. *Aeroshopping*. Disponível em evilvince.com/archives/date/2007/01/page/2. Acesso em 01 de dez. 2010.

ARGENTI, Pedro. *Porto Alegre à noite* – A Prefeitura Municipal. Disponível em www.flickr.com/.../galleries/72157622801887954/ Acesso em 01 de dez. 2010.

BLEGGI, Maristela. *Imagens Imaginadas*. Memorial do Rio Grande do Sul. Disponível em http://imagensimaginadas.blogspot.com/2008_07_01_archive.html. Acesso em 01 de dez. 2010.

CASTILHOS, Rodrigo H. *Memorial do Rio Grande do Sul*. Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Memorial_do_Rio_Grande_do_Sul.jpg. Acesso em 01 dez. 2010.

CHAVES, Arivaldo. Centro *Popular de Compras*. Disponível em http://portoimagem.wordpress.com/2010/02/19/as-duas-faces-do-camelodromo-de-porto-alegre/. Acesso em 01 de dez. 2010.

FEISTAUER, Rodrigo. *Estação Aeroporto* – Trensurb. Disponível em flickr.com/photos/faista/2347448723/. Acesso em 02 de dez. 2010.

FONTE, Luís. *Diário de Bordo*. Parque Estadual do Delta do Jacuí e a sua vista para o Guaíba. Disponível em http://fonte192.blogspot.com/2010/10/ilhas-do-guaiba.html. Acesso em 01 de dez. 2010.

FRANTZ, Ricardo André. *Vista Parcial da Praça da Alfândega*. Disponível em http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vista_parcial_da_Pra%C3%A7a_da_Alf%C3%A2ndega.jpg. Acesso em 01 de dez. 2010.

GOVERNO DO ESTADO DO RS. *Aeroporto Internacional Salgado Filho*. Disponível em www.estado.rs.gov.br/arquivos/img_noticias/im... Acesso em 01 de dez. 2010.

HASS, Rene. *Porto Alegre* – As novas cores da Rua João Alfredo (Cidade Baixa). Disponível em http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1232689. Acesso em 01 de dez. 2010.

HOMRICH, Emiliano. *Turismo Porto Alegre.* Disponível em http://www.correrpelomundo.com.br/2010/02/porto-alegre/. Acesso em 01 de dez. 2010.

IBIAS, Gerson. *Esperança para os moradores das Ilhas do Delta do Jacuí.* Ilha dos Marinheiros, vista aérea. Disponível em http://portoimagem.wordpress.com/2010/03/20/esperanca-para-os-moradores-das-ilhas-do-delta-do-jacui/. Acesso em 01 de dez. 2010.

JÚNIOR, Omar. *Praça Revolução Farroupilha*. Disponível em flickr.com/photos/omarjunior/4193378934/. Acesso em 01 de dez. 2010.

JÚNIOR, Omar. *Rua dos Andradas* – Porto Alegre/RS. Disponível em http://www.flickr.com/photos/omarjunior/2597499165/. Acesso em 01 de dez. 2010.

JÚNIOR, Omar. *MARGS*. Disponível em http://www.flickr.com/photos/73142782@N00/842622585/. Acesso em 01 de dez. 2010.

LOEB, Roberto. Trilhos de Luz – Nanci Corbioli. *Revista Projeto Design, n.* 262, jul. 2001. Disponível em http://www.arcoweb.com.br/lightning/guinter-parschalk-santander-cultural-07-01-2002.html. Acesso em 01 de dez. 2010.

LORENZINI, Giana. *Etnia Espanhola no Rio Grande do Sul.* Fonte Talavera. Disponível em http://websmed.portoalegre.rs.gov.br/escolas/obino/cruzadas1/etnias/etnia_espanhola.html. Acesso em 01 de dez. 2010.

MAINAR, Fernando. *Prefeitura de Porto Alegre*. Disponível em http://www.flickr.com/photos/fernandotop/2369486060/in/gallery-8974833@N07-72157622801887954/. Acesso em 01 de dez. 2010.

MARGS. *Museu de Artes do Rio Grande do Sul*. Disponível em http://www.guiapoa.com.br/cultura/margs-museu-de-arte-do-rio-grande-do-sul-ado-malagoli. Acesso em 01 de dez. 2010.

MAY, Christopher. *Aeroporto Internacional Salgado Filho*. Disponível em samarket.com.br/folder-virtual/?dc/146. Acesso em 01 de dez. 2010.

OSTEMBERG, Gutemberg. *A espera*... waiting for.... Disponível em flickr.com/photos/gutembberg/553463779/. Acesso em 02 de dez. 2010.

PEDRUZZI, Lucas. *Mercado Público e a Praça Revolução Farroupilha*. Disponível em flickr.com/photos/fotografolucas/3258899660/. Acesso em 01 de dez. 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Largo Glênio Peres e o Chalé Da Praça XV* /Divulgação. Disponível em www.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default.jsp?u... Acesso em 01 de dez. 2010.

PROCEMPRA/Divulgação. *Memorial do Rio Grande do Sul*. Disponível em http://www1.prefpoa.com.br/pwcidadao/default.php?reg=14&p_secao=135. Acesso em 01 de dez. 2010.

PRUDENTE, Marcelo Noll. *O Cais do Porto*. Disponível em http://www.portobusca.com.br/fotos/1/. Acesso em 01 de dez. 2010.

PRUDENTE, Marcelo Noll. *Praça da Alfândega.* Disponível em www.portobusca.com.br/fotos/1/. Acesso em 29 de nov. 2010.

PRUDENTE, Marcelo Noll. *Santander Cultural*. Disponível em http://www.portobusca.com.br/fotos/1/FOTO6_Santander.jpg. Acesso em 01 de dez. 2010.

ROCHOL, Cristine. *Prefeitura Municipal de Porto Alegre*. Estação Mercado e a Praça Revolução Farroupilha. Disponível em lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro. Acesso em 01 de dez. 2010.

ROSA, R.; PAX, W.; GIL, G. *Mapa Ilustrado de Porto Alegre*. Disponível em http://www.photomundi.com.br/mapa_ilustrado.htm. Acesso em 29 de nov. 2010.

SIMON, Gilberto. *Rua da Praia*, a mais famosa rua de Porto Alegre, intensamente movimentada. Disponível em http://www.portoimagem.com. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Casa de Cultura Mario Quintana*. Disponível em http://www.portoimagem.com/ccmq1.html#l. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Igreja Nossa Senhora das Dores*. Disponível em http://www.portoimagem.com/dores1.html#. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Usina do Gasômetro*. Disponível em http://www.portoimagem.com/usina1.html#. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Parque Marinha do Brasil*. Disponível em http://www.portoimagem.com/marinha1.html#. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Edifício da Fundação Iberê Camargo*. Disponível em http://www.portoimagem.com/ibere1.html#. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. PMPA. *O Mercado Público de Porto Alegre*. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/mercadopublico/default.php?p_secao=18. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. O Mercado Público de Porto Alegre. Disponível em www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=823788. Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Largo Glênio Peres e o Chalé da Praça XV*. Disponível em www.sortimentos.net/wp-content/uploads/2010/0.... Acesso em 01 de dez. 2010.

SIMON, Gilberto. *Largo Glênio Peres e o Chalé da Praça XV*. Disponível em http://www.portoimagem.com/chale1.html#. Acesso em 01 de dez. 2010.

SOARES, Valderez. *O Mercado Público de Porto Alegre*. Disponível em picasaweb.google.com/.../vM2a1h-FvA1FQyLBfD_mkw. Acesso em 01 de dez. 2010.

STRICTHER, Ricardo. *Centro Popular de Compras*. Disponível em http://portoimagem.files.wordpress.com/2009/01/camelodromo-ricardo-stricher.jpg?w=450&h=299. Acesso em 01 de dez. 2010.

STRICTHER, Ricardo. PMPA. *Políticas de turismo* – Dessa vez o cais sai do papel? Por Julia Dantas. Disponível em http://www.tgonline.com.br/materias/dessa-vez-o-cais-sai-do-papel/. Acesso em 01 de dez. 2010.

TRENSURB. *Estação Aeroporto* – Trensurb. Disponível em http://www.trensurb.gov.br/php/metro/aeroporto.php. Acesso em 30 de set. 2010.

TRINDADE, Bolívar. *Cais do Porto e o seu Portão Principal*. Disponível em http://www.flickr.com/photos/38521642@N00/2184232162/. Acesso em 01 de dez. 2010.

UEBEL, Lucas. *Cidade Baixa*. Disponível em http://www.agenciapreview.com/detalheImagem.asp?cod_foto=6596. Acesso em 01 de dez. 2010.

WEISS, Márcio. *Centro Popular de Compras*. Disponível em marcioweiss.blogspot.com/2009/03/centro-popular-de-compras. Acesso em 01 de dez. 2010.

XI MOSTRA CONJUNTA DE MUSEUS. *Museu de Arte do Rio Grande do Sul Ado Malagoli*. MARGS – Vista do saguão Ricardo Frantz. Disponível em http://1regiao.wordpress.com/xi-mostra-conjunta-de-museus/margs_vista_do_saguao_ricardo-frantz/. Acesso em 01 de dez. 2010.

APÊNDICE

Guia de percurso em Porto Alegre: implementando o trajeto

• O Aeroporto: Vamos começar nossa trajetória por um espaço e edificação com conexões internacionais, o *Aeroporto Salgado Filho*. No primeiro momento, chamamos atenção para um espaço com mescla de equipamentos e infraestruturas urbanas em diferentes escalas: o aeroporto e a rodovia (escalas internacionais), a estação de trem e as paradas de ônibus (estadual ou metropolitano), as avenidas, as ruas, o ponto de táxi e o estacionamento de veículos de passeio (escala local) são portais, caminhos ou meios de transporte que nos levam do bairro a outro país. Esse fato tem caracterizado as cidades metropolitanas, pois, num cenário de rapidez das comunicações e dos transportes, que traz a integração do global (outros países) até o local (Porto Alegre), o aeroporto é mais que um portal para a cidade: ele abre para um visitante ou morador (!) as portas da cidade, da região metropolitana e de todo o país.

Situado no bairro São João, na zona norte de Porto Alegre, a área do Aeroporto Internacional Salgado Filho foi comprada em 1932 pela Varig, para abrigar os primeiros aviões com trem de pouso, pois os anteriores eram hidroaviões, que aquaplanavam nas águas do Guaíba. Em 1953, inaugurou-se um moderno terminal de passageiros na avenida dos Estados, com uma nova pista de 900 metros. Após uma sequência de obras e modernizações, foi ampliado em 2001, aumentando sua capacidade para seis milhões de passageiros por ano, integrando o Estado a vias áreas internacionais. É um dos principais aeroportos do sul do Brasil, contando com estacionamento para 1.440 veículos e 16 posições de aeronaves (Fig. 2).

Hoje o novo prédio do aeroporto é uma edificação contemporânea, com grandes zenitais translúcidas que permitem clari-

dade em toda área construída, iluminando o espaço da circulação vertical, que se dá por meio de escadas rolantes e de elevadores panorâmicos voltados para um átrio central. Além de direcionar embarques e desembarques nacionais e internacionais, abriga uma grande praça de alimentação, espaços para comércio e serviços, contando também com salas de cinema, que permitem aos passageiros em trânsito uma confortável permanência enquanto aguardam seus novos destinos. (INFRAERO, 2010).

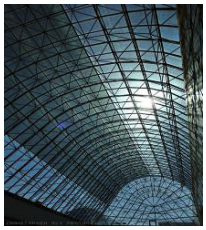


Fig. 2: Aeroporto Internacional Salgado Filho.
Fonte: 1)Divulgação/ Gov. do Estado (2007).
2) Christopher May Photography(2007).
3)Divulgação/ Aeroshopping (2010)

• O trensurb e a estação aeroporto: o trem é o meio de transporte que nos levará da Estação Aeroporto até a Estação Mercado, nossa parada seguinte. O Trensurb, o Metrô de Superfície de Porto Alegre, foi criado em 1980 e é operado pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. De acordo com o Trensurb (2010), a escolha do trajeto do trem, acompanhando a BR 116, foi feita para desafogar o trânsito da rodovia, que naquela época já estava congestionado. São 17 estações ao longo da Região Metropolitana, de Porto Alegre até São Leopoldo,

totalizando uma extensão de 33,8km. Todos os dias são transportados cerca de 300 mil passageiros (Fig. 3).

Na Região Metropolitana, onde milhares de pessoas são deslocadas, o metrô ou trem de superfície pode transportar um número bem superior de passageiros do que o ônibus, com segurança e pontualidade, pois para se locomover utiliza via própria, não disputando espaços com outros veículos, num trânsito congestionado. De acordo com o Trensurb (2010), ao utilizar o Sistema de Integração, o usuário pode realizar uma viagem de metrô e ônibus utilizando uma única passagem, o que simplifica o uso e o percurso. (TRENSURB, 2010).

Fig. 3: Estação Aeroporto - Trensurb.
Fonte: 1) Divulgação Trensurb (2009). 2) Rodrigo Feistauer (2010).
3) Gutemberg Ostemberg (2007)

• Estação Mercado e a Praça Revolução Farroupilha: ao desembarcarmos na Estação Mercado, a estação mais movimentada do Trensurb, em frente ao Mercado Público, chegamos à Praça Revolução Farroupilha, antiga área do Mercado Livre. De acordo com o Ministério das Cidades (2008), a praça Revolução Farroupilha é uma grande "praça seca" (sem vegetação) que evidencia um painel cerâmico com obra do artista Danúbio Gonçalves, contando em imagens os principais momentos da Guerra dos Farrapos. Essa estação e a praça foram reformadas recentemente, requalificadas, e suas instalações adequadas aos portadores de necessidades especiais – ou seja, os idosos, as gestantes, os cadeirantes –, enfim, adequados a todas as pessoas que provisória ou permanentemente possuam alguma dificuldade de locomoção ou de inserção espacial.

A preocupação com a acessibilidade universal, traduzida pela implantação de circulações com rampas, corrimão, guarda-corpos, piso podotátil, elevadores e escadas rolantes, contribui para construir uma cidade mais justa e democrática, pois facilita e promove a circulação, acesso e inclusão a todos os cidadãos (Fig. 4)

A condição e a liberdade de ir e vir a todos os lugares é um direito de todos, mas, de acordo com Kalil e Gelpi (2010), as cidades brasileiras centralizam equipamentos e facilidades urbanas em espaços de difícil acesso às periferias, apresentando circulação apenas aos mais aptos, não permitindo o convívio democrático para todos os cidadãos. A acessibilidade universal é um desafio contemporâneo, exigindo a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas nas cidades, nos edifícios, nos transportes e nas comunicações.

Fig. 4: Estação Mercado e a Praça Revolução Farroupilha.
Fonte: 1) Cristine Rochol/PMPA (2010). 2) Omar Junior (2010).
3) Lucas Pedruzzi (2009).

• O Mercado Público: a praça seca Revolução Farroupilha transforma-se num grande largo de enquadramento para nosso próximo ponto de parada, o Mercado Público de Porto Alegre. Patrimônio Histórico e Cultural, o Mercado Público foi inaugurado em 1869, com estilo neoclássico, para abrigar o comércio de abastecimento da cidade. De acordo com Gelpi e Schäffer (2003), o mercado foi construído sobre o aterro de uma das docas, ficando o prédio cercado pelas águas em três de suas quatro faces. Era uma edificação sólida, de um único piso, com amplo espaço interno vazado e torreões nas extremidades.

Com o incêndio ocorrido em 1910 e a reconstrução dois anos após, o prédio recebeu um segundo pavimento e detalhes

ecléticos. As docas que o circundavam foram aterradas, surgindo com esses aterros os espaços para a construção da Praça Parobé e do Mercado Livre, que depois deu lugar à Praça Revolução Farroupilha (Fig. 5).

Tombado como um Bem Cultural, o mercado passou por um processo de revitalização, agregando mais qualidade a sua estrutura e recuperando parte da concepção arquitetônica original. Nessa reforma foi colocada uma cobertura sobre a área vazada central, que permitiu o uso de toda a área do prédio, qualificando a edificação. No Mercado Público pode-se encontrar uma série de artigos importantes para os gaúchos, como uma grande variedade de erva-mate a granel, o melhor peixe para a Semana Santa, artesanato variado, a tradicional salada de fruta com sorvete, pão quentinho e as melhores refeições do centro da cidade (PORTO ALEGRE, 2010).

Tombamento é o reconhecimento de um bem material, de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e/ou simbólico para uma comunidade, que o protege da descaracterização ou da destruição pela aplicação de legislação específica. Finalizado o processo de tombamento, o bem é inscrito no Livro de Tombo.

Fig. 5: O Mercado Público de Porto Alegre.
Fonte: 1) e 2) Gilberto Simon/PMPA (2009). 3) Valderez Soares (2009)

• Largo Glênio Peres e o Chalé da Praça XV: atravessando o corredor principal do mercado, chegamos ao outro lado, ao *Largo Glênio Peres* e o *Chalé da Praça XV*, espaços que até o século XIX eram banhados pelas águas do Guaíba. De acordo com Gelpi e Schäffer (2003), este espaço, antigamente denominado de Largo do Paraíso, abrigava um mercado com comércio ativo, docas e oficinas da zona portuária. Nele foi construído, em 1844,

um novo mercado. Ao seu redor (rua José Montauri e rua da Bragança) surgiram prédios oficiais, como a Casa do Contrato, o Quartel da Policia e a Real Provedoria, e em 1865 o mais alto e arrojado prédio da época, o edifício Malakoff.

Em 1908, as carruagens que circulavam por ali deram lugar aos bondes elétricos e, em 1925, foi construído o abrigo para passageiros, hoje desativado como tal, mas mantido para o uso comercial (lancherias e floristas). A intensidade do comércio ambulante de alimentos, os terminais de ônibus que se estendem pela praça Parobé, resultante de aterro feito no começo deste século, e a proximidade do mercado público garantiram a vitalidade dessa área, que tem sido sempre local de abastecimento e ponto final de deslocamento intraurbano (Fig. 6).

Até pouco tempo, esse grande espaço, constituído pelo largo e pelas ruas que desembocavam ao redor do mercado, era ocupado por um significativo número de vendedores ambulantes, que tinham no grande afluxo de pessoas que utilizavam os ônibus dos vários terminais uma grande, variada e dinâmica clientela. O acúmulo de trabalhadores, o movimento e a especialização de algumas bancas provocaram a insatisfação dos lojistas e da comunidade do entorno, havendo uma grande disputa e uma acirrada discussão na cidade pela permanência ou transferência dos "camelôs da Praça XV" para outro local.

Fig. 6: Largo Glênio Peres e o Chalé Da Praça XV.
Fonte:1) e 2) Gilberto Simon/Porto Imagem (2009). 3) PMPA, Divulgação.

• Shopping do Porto ou Centro Popular de Compras: seguindo à esquerda através da rua Voluntários da Pátria, chegamos ao Shopping do Porto, o popular Camelódromo, inaugurado

em 2009, com o objetivo de receber os vendedores ambulantes relocados das ruas do centro da cidade, em especial aqueles da praça XV. Localizado entre as ruas Voluntários da Pátria e a avenida Júlio de Castilhos, funciona entre os terminais de ônibus da praça Rui Barbosa e Tamandaré, um dos locais mais dinâmicos e movimentados do centro da cidade.

Em relação à questão dos espaços para comércio ambulante, Maricato (2001) aborda o significativo aumento da informalidade nas relações de trabalho no Brasil, chamando a atenção para o aumento do número de trabalhadores por conta própria e o maior número de trabalhadores empregados sem carteira assinada, o que torna necessário pensar em inovações no uso e na ocupação do espaço trazidas pela internacionalização da economia.

Na construção do Camelódromo, inovadora intervenção urbana no centro da cidade, a Prefeitura procurou organizar e melhor instalar os ambulantes, liberando as principais ruas do centro da cidade para os pedestres. A intervenção buscou trazer soluções e oportunidades para os trabalhadores informais. O Centro de Compras tem espaço para 800 lojas, onde circulam 100 mil pessoas por dia. Abriga pequenas lojas, com luz, telefone, água e esgoto, com praça de alimentação, estacionamentos, sanitários, com acessibilidade universal, restaurante popular, farmácia, agência bancária e policiamento contínuo (Fig. 7).

A edificação forma uma inusitada passarela sobre a avenida Júlio de Castilhos, que liga a praça Rui Barbosa ao Terminal Tamandaré, sendo um marco na paisagem do centro de Porto Alegre. O primeiro dos três andares é destinado aos ônibus que chegam ao centro; no segundo, localizam-se as bancas dos vendedores, a farmácia, a agência bancária e praça de alimentação. O último andar abriga o estacionamento, uma área gastronômica com vista para o lago do Guaíba. Para a Prefeitura, o Camelódromo, além de um complexo comercial, é uma obra transformadora no centro da cidade (CENTRO POPULAR DE COMPRAS, 2010).

Fig. 7: Centro Popular de Compras
Fonte: 1) Ricardo Stricher (2010). 2) Arivaldo Chaves (2010). 3) Márcio Weiss (2010).

• O Paço Municipal, a Prefeitura Municipal: retornando pela rua Voluntários da Pátria e passando novamente pelo largo Glênio Peres, chegamos à *Prefeitura Municipal de Porto Alegre*: o edifício foi construído para abrigar a Intendência de Porto Alegre em 1901, com projeto de João Antônio Luiz Carrara Colfosco. O edifício segue um estilo eclético, derivado dos padrões neoclássicos; tem influência do pensamento positivista, fazendo referência a estátuas alegóricas na fachada, como o Brasão da República no centro da fachada principal. O corpo do prédio tem volumetria movimentada, tripartida, com elementos angulares que se projetam à frente. O prédio foi tombado em 1979 pelo Município, passando por reformas em 2003, que adaptaram os espaços internos para abrigar exposições de arte e o Acervo Artístico da Prefeitura. No largo à sua frente localiza-se a Fonte Talavera de La Reina, doada pela colônia espanhola em homenagem ao centenário da Revolução Farroupilha; também um monumento tombado e que, infelizmente, sempre é depredado (Fig. 8) Para aqueles que nos acompanham nesse percurso aqui fazemos uma parada, compramos ração ou milho no Mercado Público, ali ao lado, e alimentamos os pombos da praça. O revoar e a algaravia da passarada buscando o alimento são um grande divertimento para a criançada (PORTO ALEGRE, 2010).

Fig. 8: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.
Fonte: 1) Pedro Argenti (2008). 2) Giana Lorenzini (2007).
3) Fernando Mainar. (2008)

• A Praça da Alfândega: do largo Glênio Peres, espaço urbano que articula o Mercado Público, o Chalé da Praça XV e a Prefeitura, vamos percorrer a avenida Sete de Setembro, até um espaço urbano muito importante para Porto Alegre, a *Praça da Alfândega*: uma sucessão de nomes (largo da Quitanda, do Comércio, da Alfândega) identificou ao longo do tempo a praça Senador Florêncio. De acordo com Gelpi e Schäffer (2003), o largo, inicialmente desprovido de vegetação, era limitado, ao norte, por casas simples e pela primeira igreja do vilarejo (São Francisco de Chagas) e, ao sul, pelas águas do Guaíba, que avançavam até quase a estátua do general Osório!

A praça foi palco, desde o início do povoamento da cidade, de um movimentado comércio de alimentos produzidos nas ilhas do delta e desembarcados no trapiche junto ao largo. Este trapiche foi posteriormente substituído por um cais construído na atual rua Sete de Setembro, com escadaria em pedra até a água.

Em 1883, o largo recebeu ajardinamento e passou a centralizar o movimento da cidade: passeios e encontros, feiras e exposições, além da procissão de Nossa Senhora dos Navegantes. Só no início do século XX começou a adquirir o aspecto atual, após os aterros para a abertura, em 1865, da rua Nova da Praia (hoje Sete de Setembro) e para a construção do atual cais, que data de 1918 e que aumentou a distância entre o largo e o porto, entre a rua da Praia e o Guaíba, hoje já sem praia, no centro da cidade (Fig. 9).

A Feira do Livro, realizada pela primeira vez em outubro de 1956, por iniciativa de livreiros e de editores de Porto Alegre, passou a transformar a praça da Alfândega em um grande centro cultural. Hoje a Feira do Livro é um evento internacional, com

setores livreiros para o público infantil, infanto-juvenil, para editoras internacionais e de várias instituições de ensino. Aí ocorrem várias atividades paralelas, como a "contação" de histórias para o público infantil e recepção monitorada de escolas, incentivando a leitura ao jovem público. É interessante observar que esse evento, que começou tão despretensioso, hoje dita moda, quando percebemos que várias cidades do interior do estado nessa mesma época realizam também a sua feira do livro, estendendo em nível estadual este evento cultural.

Fig. 9: A Praça da Alfândega.
Fonte: 1) Ricardo André Frantz (2007).
2) Marcelo Noll Prudente (2009). 3) Maristela Bleggi (2008).

• O Santander Cultural: junto à praça da Alfândega e compondo um conjunto arquitetônico com outros prédios que visitaremos a seguir, a antiga sede do Banco do Comércio e Sul Brasileiro, hoje o Santander Cultural, foi tombado pelo Patrimônio Histórico Estadual em 1992. Construído em estilo neoclássico entre os anos 1927 e 1932, tem fachadas e ornamentação desenhadas pelo Arquiteto Fernando Corona. O projeto arquitetônico teve a colaboração do arquiteto alemão Theo Wiederspahn e constitui-se numa planta retangular, com cinco pavimentos e um subsolo, onde se localizava um imponente cofre (Fig. 10).

O Santander Cultural é um importante polo cultural e sua administração mantém uma dinâmica atividade na área de arte e cultura. Música, filmes, exposições de obras de artistas de relevância internacional em eventos fixos e itinerantes contribuem para fazer da edificação, do conjunto arquitetônico, da praça da Alfândega e de seu entorno um grande espaço de arte e cultura, somando-se também às atividades da Feira do Livro.

De acordo com o Santander (2010), o surpreendente projeto de restauro e adaptação do prédio – uma reciclagem – transformou a antiga edificação em um centro cultural, mantendo intactos os espaços originais em diálogo com intervenções contemporâneas. A principal intervenção do projeto foi a criação de um átrio no antigo poço de iluminação dos vitrais, a cerca de 40 m acima do vestíbulo, que ilumina toda a área central do edifício. Mas num espaço inusitado, o do antigo cofre, foi projetada e funciona uma simpática cafeteria, na qual podemos entrar passando pelo tempo e pelas espessas portas metálicas, que garantiam a segurança do local (SANTANDER CULTURAL, 2010).

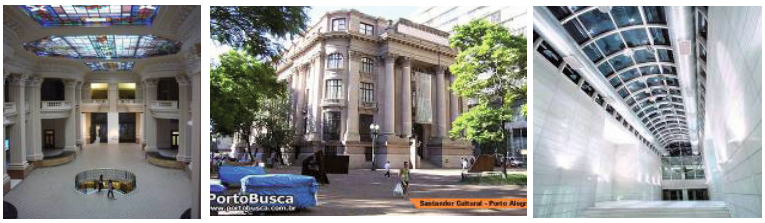


Fig. 10: Santander Cultural.
Fonte: Marcelo Noll Prudente (2009). 2) Roberto Loeb (2001). 3) Tanise Spielmann (2010).

• Memorial do Rio Grande do Sul: antiga sede dos Correios e Telégrafos, o prédio dos Correios, construído entre 1910 e 1914, foi projetado pelo arquiteto alemão Theo Wiederspahn. Tombado pelo IPHAN em 1980, o prédio foi restaurado em 1998, procurando preservar suas características originais e sendo reciclado para a instalação do Memorial (Fig. 11). Seus espaços

internos foram adaptados às funções museográficas e de agência filatélica, como a climatização dos espaços destinados ao Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul e às Salas do Tesouro. Os pátios internos, anteriormente ocupados por cabines de força e geradores, foram recuperados, recebendo iluminação zenital. O antigo prédio dos Correios e Telégrafos, revitalizado, passou a ser um centro de informação e divulgação da história do estado, reunindo objetos, mapas, gravuras, fotos, livros, imagens iconográficas e depoimentos importantes sobre os principais fatos ocorridos no Rio Grande do Sul. (RIO GRANDE DO SUL, 2010).

Fig. 11: Memorial do Rio Grande do Sul.
Fonte: 1) Divulgação/PROCEMPA (2008). 2) Maristela Bleggi (2008). 3) Rodrigo H. Castilhos (2007)

• O MARGS, Museu de Artes do Rio Grande do Sul: ao lado do Memorial do Rio Grande do Sul, em frente à praça da Alfândega, o MARGS ocupa o edifício que foi construído em 1913 para ser a sede da Delegacia Fiscal da Fazenda. Em 1958 o museu começou a ser organizado pelo professor e artista paulista Ado Malagoli. Em 1978, o prédio foi tombado como Patrimônio Histórico Nacional e passou a ser usado pelo museu. Em 1990 foi restaurado completamente e suas instalações foram adaptadas para fazer dele um museu de acordo com as convenções museológicas contemporâneas, podendo, então, receber mostras de nível internacional (Fig. 12). O Santander Cultural, o Memorial e o MARGS, conjunto arquitetônico estruturado pela praça da Alfândega e dinamizado quando da Feira do Livro, constituem um espaço urbano e arquitetônico de relevância e um importante polo cultural para a cidade de Porto Alegre e para o toda a região Sul do Brasil (RIO GRANDE DO SUL, 2010).

Fig. 12: Museu de Artes do Rio Grande do Sul.
Fonte: 1) Divulgação/MARGS (2009). 2) Ricardo Frantz (2007).
3) Omar Júnior (2007)

• O Cais e o Portão do Porto: da praça da Alfândega, descendo em direção ao Guaíba pela avenida Sepúlveda, entre os prédios do Memorial e MARGS, vamos chegar ao Porto, um equipamento que tem a função de unir o centro produtor regional com o maior porto marítimo do Mercosul, o Porto de Rio Grande. As obras do porto são de 1860, mas somente após a construção de faróis na barra da lagoa dos Patos, um maior número de embarcações nacionais e internacionais pôde chegar a Porto Alegre.

Em 1997 o porto passou a ser responsabilidade da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH), contando hoje com 8.028 m de cais acostável, subdividido em três trechos: Cais Mauá – com 3.240m, com 20.178 metros quadrados de pátio; Cais dos Navegantes – com 3.268m e 23.880 metros quadrados de pátio; cinco pátios descobertos, com 36.105 metros quadrados, e três silos de grãos.

O Cais Mauá é o mais antigo e, em razão de sua característica especial – estruturado com peças metálicas importadas da França –, foi tombado pelo Patrimônio Histórico Nacional em 1983. Construída no início do século XX, a obra resultou do esforço da população rio-grandense, que buscava à modernização urbana e ao desenvolvimento. A construção do cais que faz frente para a praça da Alfândega ocorreu entre 1911 e 1913, trazendo higiene, funcionalidade e modernidade para a cidade. O Pórtico central do Cais Mauá, construído entre 1911 e 1922, integra os bens protegidos pelo tombamento, assim como as gruas para içamento de carga, os guindastes ao longo do cais e o pavimento de granito (Fig. 13)

Em virtude da expansão da Feira do Livro, que ocorre na praça da Alfândega, este espaço histórico já abriga seções, estandes e várias atividades literárias durante o evento. Também daí podemos embarcar no barco "Cisne Branco", que fará um belo recorrido pelo Guaíba ao entardecer, e, abraçados por um dos mais belos "pôr do sol do mundo", poderemos passear pelo Parque do Delta do Jacuí, nossa próxima parada (PORTO ALEGRE, 2010).

Fig. 13: O Cais do Porto e o seu Portão Principal.
Fonte: 1) Marcelo Noll Prudente (2009). 2) Bolívar Trindade (2007). 3) Ricardo Stricher/ PMPA (2009).

• O Parque Estadual do Delta do Rio Jacuí: a criação do Parque Estadual do Delta do Jacuí foi resultado de intensa luta pelo meio ambiente promovida pelos porto-alegrenses. Após grande pioneirismo na conscientização da população sobre a questão ambiental, a comunidade conquistou a área de preservação ambiental do Delta do Jacuí, mantendo um grande santuário ecológico para a cidade e para o Rio Grande do Sul (Fig.14).

O Parque Estadual do Delta do Jacuí está situado na região Metropolitana de Porto Alegre, no encontro dos rios Jacuí, Gravataí, Caí e Sinos, sendo um conjunto hidrográfico de 16 ilhas, canais, pântanos, charcos e porções continentais com matas, banhados e campos inundados. Das ilhas destacam-se a dos Marinheiros, a Pintada, a das Flores, a da Pólvora e a Mauá. O complexo de ilhas funciona como filtro e esponja, regulando a vazão dos rios em épocas de cheias, protegendo a população de Porto Alegre. A área total é de 14.242,05ha e comporta os municípios de Porto Alegre, Canoas, Charqueadas, Nova Santa Rita, Eldorado do Sul e Triunfo (CHIAPPETTI, 2005).

O Parque Estadual do Delta do Jacuí foi criado pelo decreto nº 24.385, de 14 de janeiro de 1976, mas não se constituiu na

categoria de unidade de conservação prevista no Sistema Nacional de Unidades de Conservação. O decreto estadual nº 43.367, de 28 de setembro de 2004, veio corrigir esse impedimento. Sua denominação, então, passou a ser Área de Proteção Ambiental, APA, Delta do Jacuí (RIO GRANDE DO SUL, 2010).

Fig. 14: Parque Estadual do Delta do Jacuí e a sua vista para o Guaíba.
Fonte: 1) e 2) Luís Fonte (2010). 3) Gerson Ibias (2010).

• A Rua da Praia e o Corredor Cultural: depois do passeio de barco, retornamos à praça da Alfândega e, pela rua da Praia, seguiremos até a Casa de Cultura Mario Quintana. A rua dos Andradas, mais conhecida como rua da Praia (pois as águas do Guaíba chegavam até ela), foi sendo ocupada, no final do século XVIII, por construções assobradadas, nas quais o pavimento térreo alojava o comércio e depósitos, e no pavimento superior havia residências. Os lampiões de rua anteciparam a atual iluminação pública e as casas, de pequenas testadas e localizadas em terrenos de rápida valorização, desapareceram, dando lugar a edifícios que sustentam funções similares: residencial, de comércio e serviços (Fig. 15).

Em virtude da concentração de alguns dos principais exemplares do patrimônio histórico edificado e tombado em Porto Alegre, incluindo referências culturais como museus, memoriais, teatros e a Casa de Cultura, esse trecho da rua dos Andradas passou a ser denominado de Corredor Cultural. Através dele podemos, desde a praça da Alfândega, visitar o Museu da Comunicação Hipólito da Costa, o Museu Militar e Igreja das Dores e a Casa de Cultura Mário Quintana, nossa próxima parada (BRASIL, 2008).

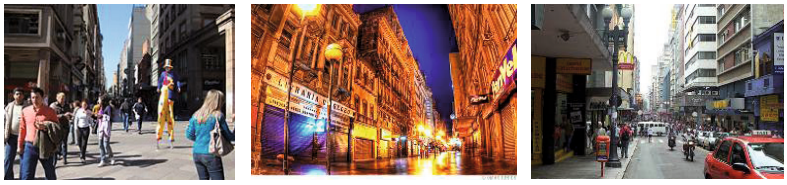


Fig. 15: A Rua da Praia e o Corredor Cultural.
Fonte: 1) e 3) Gilberto Simon (2010). 2) Omar Júnior (2007).

• A Casa de Cultura Mario Quintana: de acordo com Gelpi e Schäffer (2003), o acesso portuário à cidade e o movimento comercial resultaram na construção de importantes hotéis e bancos desde o século XIX. A virada do século XX foi marcada pela construção do Hotel Majestic, obra do engenheiro Theo Wiederspahn, a qual se destacava por sua originalidade morfológica e pela imponência eclética, com passarelas suspensas sobre a travessa Araújo Ribeiro, por onde se dava o acesso ao estabelecimento (Fig.16).

Antiga sede do Hotel Majestic, o prédio foi tombado em 1983 e transformado numa Casa de Cultura, através de interessante projeto de reciclagem, que divide antigos salões com muita altura em vários níveis e ambientes culturais e criativos. Depois de explorar todos os recantos da Casa, visitando o antigo quarto do poeta Mario Quintana, com os objetos pessoais dele, de explorar o Espaço Elis Regina, a Biblioteca Erico Verissimo, o Teatro Bruno Kiefer, o Espaço Fernando Corona e a Oficina Sapato Florido, vamos nos sentar e descansar sob as passarelas, conversando sobre o que já visitamos, tomando um suco bem gelado no meio da antiga rua, em frente ao bistrô do andar térreo (CASA DE CULTURA MARIO QUINTANA, 2010).

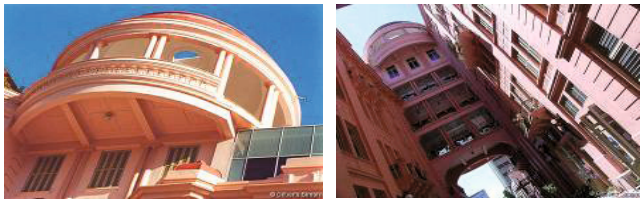


Fig. 16: Casa de Cultura Mário Quintana.
Fonte: 1) , 2) e 3) Gilberto Simon (2009).

• A Igreja Nossa Senhora das Dores: nosso próximo ponto de visita é logo em frente, na igreja Nossa Senhora das Dores, a igreja mais antiga de Porto Alegre, cuja construção foi iniciada em 1813 e concluída em 1904. De acordo com Gelpi e Schäffer (2003), a construção tem fachada em estilo eclético com influência germânica. Nessa fachada foram inseridas esculturas do artista João Vicente Friedrichs, que representam a fé, a esperança e a caridade. Foi tombada e declarada patrimônio histórico e artístico nacional em 1938 (Fig. 17).

Com o passar dos anos a Igreja sofreu a deterioração do tempo e, depois de uma série de obras, um rigoroso restauro iniciou em 2003, quando começou a reconstituição dos altares, da pintura, da decoração e a formação do Museu de Arte Sacra. Se você não estiver muito cansado, suba os mais de 70 degraus para conhecer o interior do templo, bastante trabalhado com estruturas em madeira entalhadas e pintadas de dourado (GELPI; SCHÄFFER, 2003).

Fig. 17: Igreja Nossa Senhora das Dores.
Fonte: 1) Tanise Spielmann (2010). 2) e 3) Gilberto Simon (2009).

• Centro Cultural Usina do Gasômetro: mais à frente, nas margens do Guaíba, chegamos à Usina do Gasômetro, inaugurada em 1928 como marco no avanço técnico construtivo no estado. Foi um dos primeiros edifícios construídos em concreto armado no estado. Entre os anos de 1937 e 1974, suas instalações produziram eletricidade a base de carvão. A chaminé da usina foi construída em 1937 devido às reclamações dos moradores da região, pois a fuligem provocada pelo carvão poluía toda a área (Fig. 18).

Após a desativação da usina e em razão de uma grande mobilização, a população de Porto Alegre impediu que a chaminé fosse demolida para a passagem de uma avenida. O Instituto dos Arquitetos do Brasil seção Porto Alegre se engajou bravamente na campanha, com o seguinte dizer: "A cidade que mata quem lhe deu a luz não merece viver". Foi outra grande vitória na luta da cidade pela preservação do seu patrimônio cultural e da sua história!

Em 1991 o espaço foi aberto ao público, sendo atualmente um dos principais centros culturais da capital gaúcha e sua chaminé, de 117m de altura, um dos símbolos de Porto Alegre. Os eventos culturais aí organizados, em especial aqueles ao ar livre, atraem centenas de pessoas. Além de dinâmico Centro Cultural, a usina é um portal para o parque Marinha do Brasil, nossa próxima parada, mas que só seguiremos depois de apreciar o mais lindo pôr do sol da cidade, junto ao Guaíba e sobre um palco de muitas manifestações em favor da preservação urbana e da qualidade de vida do porto-alegrense (PORTO ALEGRE, 2010).

Fig. 18: A Usina do Gasômetro e o pôr-do-sol do Guaíba.
Fonte: 1), 2) e 3) Gilberto Simon (2009).

• O Parque Marinha do Brasil: seguindo nosso percurso e iniciando o terceiro trecho, depois da usina chegamos ao Parque Marinha do Brasil. Inaugurado em 1978, o parque possui uma área de 70,70 hectares junto à avenida Borges de Medeiros, no bairro Praia de Belas, fazendo a função de ligar o centro da capital à zona Sul da cidade. A ideia de transformar a área em parque nasceu do desejo da população de reintegrar a cidade ao lago do Guaíba, no resgate de uma relação muito importante, que esteve vinculada à geração da cidade, mas depois ficou esquecida no meio de tantas construções que lhe deram as costas.

O parque foi projetado em cima do aterro da Praia de Belas, junto ao Guaíba, e ao percorrê-lo podemos interagir com com equipamentos de lazer e esporte, percorrer áreas para caminhadas, brincar na pista de skate e ciclismo. É um parque esportivo, mas tem como outro atrativo um eixo aquático que corta e percorre uma parte de sua área. Você também pode percorrer ou vivenciar um grande bosque, o Recanto Solar, para banhos de sol, e o Recanto da Saudade, espaço de onde todos gostam de assistir ao pôr do sol, tendo como pano de fundo o gorjear dos pássaros da fauna regional, reintroduzidos na paisagem em função do plantio de inúmeras árvores nativas (Fig. 19) (PORTO ALEGRE, 2010).

Fig. 19: Parque Marinha do Brasil.
Fonte: 1) Gilberto Simon (2009).

• O Museu Iberê Camargo: para pontuar o final do Parque Marinha do Brasil e depois de passarmos pelo Estádio Beira-Rio, chegamos ao prédio do Museu Iberê Camargo, localizado na avenida Padre Cacique, de frente para o lago do Guaíba.

A Fundação Iberê Camargo foi criada em 1995 com a intenção de preservar e divulgar a obra deste artista gaúcho com projeção internacional, além de buscar refletir a respeito da produção artística contemporânea. A sede da fundação foi projetada pelo arquiteto português Álvaro Siza, considerado um dos cinco arquitetos contemporâneos mais importantes do mundo, sendo que o projeto do museu recebeu inúmeros prêmios.

De acordo com Vitruvius (2010), o prédio monolítico, sem pilares, vigas e lajes, é um marco internacional da arquitetura contemporânea e de soluções de engenharia. Penetrando nessa gigantesca escultura, vamos subir de elevador até o último andar, para depois descer por rampas, percorrendo de cima para baixo

as salas de exposição, intercaladas por pequenas aberturas – as janelas – que enquadram a paisagem do Parque do Delta do Jacuí, abraçando o centro da cidade de Porto Alegre.

Dentro dos aspectos de acessibilidade e inclusão, todos os acessos ao prédio e às atividades do museu atendem às pessoas portadoras de necessidades especiais. A conscientização sobre a acessibilidade universal é demonstrada pelos profissionais na concepção dos projetos contemporâneos, nos quais o portador de necessidades especiais é incluído desde a criação do prédio, não havendo a necessidade de adaptações para a inclusão deste conceito de inclusão físico-espacial. Nesse contexto, o prédio contrasta com os mais antigos que visitamos, os quais precisaram ser adaptados a essa condição com elevadores e rampas, sendo somados às edificações depois do projeto já ter sido executado.

O prédio monumento, todo em concreto branco, fica encravado na encosta de um morro cercado pela mata nativa, onde num parque ambiental projetado pela Fundação Gaia pode-se percorrer uma trilha, associando arte à natureza (Fig. 20).

Na concepção do arquiteto urbanista Jaime Lerner (2010), o prédio da Fundação Iberê Camargo pode ser comparado a uma "acupuntura urbana". É uma obra de relevância tanto estética quanto funcional, implantada numa área da cidade que se encontrava abandonada e que a partir da construção do museu foi revitalizada, dinamizando o entorno urbano através da criação do tratamento paisagístico, da implantação de acessos adequados, que permitem o afluxo de pessoas com segurança, da construção da cafeteria de frente para o lago, enfim, da dinamização de toda uma região (FUNDAÇÃO IBERÊ CAMARGO, 2010).

Fig. 20: O Edifício da Fudação Iberê Camargo.
Fonte: Gilberto Simon (2009).

• A Cidade Baixa: finalizando o nosso percurso, iniciamos seu quarto trecho, retornando à parte mais central da cidade, dirigindo-nos para a "Cidade Baixa", famoso bairro boêmio de Porto Alegre, onde se localizam inúmeros barzinhos, frequentados por artistas, artesãos e pelos estudantes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Fig. 21).

A Cidade Baixa foi elevada a bairro em 1956, mas, apesar dos arruamentos propostos desde 1856, parte da área ficou desabitada por vários anos, principalmente o trecho entre as atuais ruas Venâncio Aires e Rua da República, pois era constituído por um terreno baixo e acidentado, cortado por árvores, que dificultavam o trânsito. A urbanização foi estruturada após a implantação das linhas de bonde de tração animal, através do Caminho da Azenha (atual av. João Pessoa) e Rua da Margem (atual rua João Alfredo) (NOS BAIRROS, 2010).

O bairro é conhecido pela noite movimentada, pelas repúblicas de estudantes e por ser o local preferido dos boêmios da cidade, frequentadores assíduos dos bares localizados nas ruas General Lima e Silva, República e João Alfredo. É num desses bares que vamos nos acomodar, de preferência vendo o movimento das pessoas circulando pelas ruas e conversar sobre o que visitamos, percorremos e vivenciamos. Conhecemos ou revimos várias áreas e prédios emblemáticos da cidade, alguns mais em evidência, outros mais escondidos; muitos com muita história, outros começando sua vida urbana e que, quem sabe, talvez nos próximos cem ou duzentos anos tenham sua função modificada, serão reciclados, revitalizados ou readaptados.

Fig. 21: Ruas da Cidade Baixa.
Fonte: 1) Lucas Uebel (2009). 2) Emiliano Homrich (2010). 3) Rene Hass (2010).