

**DISCUTINDO O PROJETO DE REFORMAS URBANAS DA
ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DO PREFEITO THOMPSON FLORES EM
PORTO ALEGRE (1969-1975)**

2

DISCUTINDO O PROJETO DE REFORMAS URBANAS DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DO PREFEITO THOMPSON FLORES EM PORTO ALEGRE (1969-1975)

*CHARLES MONTEIRO**

Resumo:

As reformas urbanas realizadas na administração de Telmo Thompson Flores, visando resolver os problemas de tráfego viário no centro da cidade e a ligação entre os bairros, provocaram um processo de deslocamento de populações e de segregação social dos espaços centrais.

Palavras-chave: Porto Alegre – urbanização – segregação espacial.

Porto Alegre passou na administração de Telmo Thompson Flores (1969-1973) por transformações, tanto na paisagem urbana quanto na forma de gestão do espaço urbano. As mudanças começaram em 1964, quando o regime militar cassou o mandato do prefeito Sereno Chaise e de dois vereadores eleitos para a Câmara Municipal de Porto Alegre: Hamilton Chaves e Alberto Schoetter. A partir de 1964, quando os prefeitos das capitais passaram a ser nomeados, o poder executivo municipal se sobrepôs ao legislativo, que ficou restrito a discussão de questões orçamentárias.

A Câmara de Vereadores perdeu poderes e as eleições de 1968 ocorreram sob o signo da nova lei eleitoral que implantou o bipartidarismo, com as forças políticas organizadas na Aliança Renovadora Nacional, partido dos que apoiaram o golpe de 1964 e os governos militares, e no Movimento Democrático Brasileiro, que reuniu a oposição aos governos militares; porém, uma oposição vigiada e ameaçada com a cassação de mandatos, a perda de direitos políticos e pelos órgãos de informação e repressão do regime militar. Em 1969, mais dois vereadores eleitos foram impedidos de assumir seus cargos e perderam seus direitos políticos: Dilamar Machado e Índio Vargas (Memorial da Câmara Municipal de Porto Alegre, 1997: 6-9)i.

Em 1969, Telmo Thompson Flores foi nomeado Prefeito pelo Governador Peracchi Barcellos. Tendo sido reconduzido para mais um mandato, em março de 1971, pelo Governador Euclides Triches. Thompson Flores se adequava ao perfil político que o

* PPGH/PUCRS

regime militar procurou imprimir à administração pública, marcado por um caráter técnico, burocrático e aparentemente neutro de suas intervenções no espaço urbano.ⁱⁱ

Thompson Flores, como prefeito nomeado de Porto Alegre, implementou em sua gestão ações políticas condizentes com sua formação técnica e trajetória profissional balizada pelo exercício de cargos de confiança, como o de Diretor do DNOS, órgão público federal que planejava e executava grandes obras de infra-estrutura urbana para o governo. A sua gestão foi norteadada pela implantação de uma nova política urbana, baseada na concentração de poder nas mãos do executivo, na realização de grandes obras viárias e no planejamento do crescimento urbano da cidade.

Os anos 1960 e 1970 marcaram uma mudança de escala na dimensão das áreas urbanas das cidades brasileiras, causada pela concentração de populações provenientes do campo e de pequenas cidades. Estas populações se estabeleceram nas periferias sem infra-estrutura das cidades ou nos municípios ao redor das capitais. O fenômeno foi chamado pelos técnicos de planejamento urbano de metropolização ou conurbação de áreas urbanas (Schmidt, 1983: 49-84).ⁱⁱⁱ A população de Porto Alegre passou de 394 mil habitantes em 1950 para 885 mil em 1970.^{iv} A área metropolitana de Porto Alegre passou de 590 mil em 1950 para 1 milhão e 531 mil em 1970.^v A cidade crescia em extensão com a ocupação de novas áreas, que não estavam contempladas no Plano Diretor de 1959, e altura pelo processo de verticalização do centro.

As migrações e a nova escala de especialização da economia urbana (indústria, bancos, comércio, serviços, administração pública) causaram uma complexificação da estrutura social e novas demandas por serviços públicos e equipamentos urbanos como transporte de massa, habitação, energia, saneamento, educação, saúde e áreas de lazer (Medeiros, 1975: 101-118).^{vi} Em 1970, o percentual da população urbana do Rio Grande do Sul atingiu 53% e, em 1980, 68% da população total do Estado, evidenciando esse processo de deslocamento para os centros urbanos, crescimento e periferização das áreas urbanas.^{vii}

O Plano de Metas e Bases de 1970 e o Plano Nacional de Desenvolvimento de 1972-1974 previram não só a realização de grandes obras de infra-estrutura pelos governos militares – construção de hidrelétricas, barragens e rodovias –, mas também investimentos em infra-estrutura nas principais áreas metropolitanas e na gestão centralizada e planificada do espaço urbano (Moreira; Costa, 1995: 101).^{viii}

Para fazer frente aos problemas colocados pelo crescimento da população e da extensão do perímetro urbano, que geraram déficit de serviços básicos de infra-estrutura urbana, a administração municipal foi reorganizada com a criação de grupos técnicos de urbanização e planejamento. Em 1969, foi criado o Grupo Executivo da Região Metropolitana que, com o auxílio de técnicos alemães do Convênio com a Deustch Projekt Union, elaborou um Plano Diretor Metropolitano (Panizzi; Rovatti, 1993: 309-313).ix A concentração de órgãos da administração pública estadual e municipal, de bancos, lojas e de serviços no centro da cidade, associada a crescente utilização do automóvel, causaram problemas de trânsito na área central da cidade.

Os estudos técnicos realizados desde os anos 1950, que originaram o Plano Diretor de 1959, e os realizados na década de 1970, culminaram no Plano Diretor de 1979, que incentivou a especialização das atividades no espaço urbano (zoneamento) em áreas de habitação (bairros e vilas), trabalho (centro), circulação (avenidas e ruas) e lazer (parques) de acordo com os princípios do urbanismo moderno propostos pela Carta de Atenas (Panizzi; Rovatti, 1993: 165-1974).x

Um dos problemas principais colocados pelo Grupo Executivo da Região Metropolitana foi a integração das novas áreas de ocupação ao centro da cidade e a criação de linhas de transporte urbano. Baseada nessas demandas de infra-estrutura identificadas por estudos técnicos realizados por essas comissões técnicas, a administração Thompson Flores passou a intervir no espaço urbano. Após a formação de grupos de estudos para a elaboração de projetos urbanísticos, a Prefeitura criou dois novos órgãos encarregados de planejar e executar as obras urbanas: a Secretaria Municipal de Obras e Viação e o Gabinete Municipal de Planejamento. A tônica desses projetos urbanísticos girou em torno da reorganização da malha viária da cidade, com a criação de novas avenidas perimetrais e o alargamento das antigas, para interligar os bairros ao centro, bem como a construção de viadutos e túneis que facilitassem o tráfego urbano e a criação de novas áreas verdes.

Os engenheiros e urbanistas contratados pela Prefeitura diagnosticaram que as mais importantes correntes de tráfego cruzavam a área central da cidade convergindo para a área próxima a Praça XV de Novembro – onde se encontravam todas as vias de entrada e saída da capital –, que se apresentava congestionada e com sua capacidade praticamente esgotada. Propuseram, então, de acordo com sugestões de planos de urbanização anteriores (1914, 1937, 1943, 1959), a construção de um anel viário

circundando a área central, que distribuísse o tráfego entre os bairros e o centro, criando novas alternativas de entrada e saída da cidade para os municípios vizinhos. Tal anel viário permitiria a ligação entre bairro-bairro sem atravessar o centro e desafogaria o trânsito nessa área da cidade.

A abertura da Primeira Avenida Perimetral exigiu a construção do complexo de túneis da Avenida Conceição e das passagens elevadas sobre as Avenidas Alberto Bins, Farrapos e Voluntários da Pátria, bem como dos viadutos nas Avenidas João Pessoa e Borges de Medeiros. Obras que previam a desapropriação de 349 mil metros quadrados de terrenos e a de 57 mil metros quadrados de prédios, edifícios e armazéns em seu trajeto, que seriam realizadas num prazo de 24 meses.^{xi} Efetivamente, elas foram realizadas num prazo de três anos, evidenciando um incrível aporte de capitais no contexto do “milagre econômico brasileiro”, da centralização das decisões político-administrativas, de endividamento público e de controle das resistências da sociedade civil às desapropriações e rápidas mudanças urbanas que descaracterizaram a paisagem de áreas antigas da cidade.

A lista das obras realizadas nos seis anos da administração Thompson Flores, que consta no relatório da administração municipal de 1974, impressiona e dá uma idéia de que a cidade se transformou num enorme canteiro de obras.^{xii} Por outro lado, esse relatório, com fotos coloridas e perspectivas escolhidas, procurava forjar uma imagem progressista da administração municipal e um lugar de memória para o prefeito Telmo Thompson Flores e as realizações de sua administração.

Além das obras da Primeira Avenida Perimetral, foram alargadas e asfaltadas as Avenidas Osvaldo Aranha, João Pessoa, Azenha, Bento Gonçalves, Cristovão Colombo, Benjamin Constant, Assis Brasil (Viaduto Obiricí), Sertório, Saturnino de Brito, Estrada do Forte, Cristiano Fischer, José de Alencar, Borges de Medeiros (Viaduto D. Pedro I), Icaraí e Nonoai, além das Estradas da Cavallhada, Lami, Lomba do Pinheiro, Belém Velho e Serraria.^{xiii} A administração municipal também realizou obras importantes de saneamento, eletrificação e iluminação, aproveitando a abertura e o alargamento dessas avenidas.

Logo, realizaram-se obras em todas as radiais importantes que ligavam velhos e novos bairros ao centro da cidade. Ampliações que foram possíveis pela retirada de circulação dos bondes – após um processo de sucateamento do sistema na década de 1960 –,

permitindo o asfaltamento e a ampliação da pista para automóveis e ônibus, que se transformaram nos dois principais meios de transporte urbano.

O jornalista Alberto André, na crônica “Porto Alegre – A Nova Imagem”, abordava a relação entre todas essas obras e a nova experiência do espaço urbano em relação à memória de uma “outra” temporalidade da cidade:

O último bonde carregou a velha paisagem de Porto Alegre e soltou-lhe os caminhos da Região Metropolitana. Sua extinção após um século de convivência diária, foi nota sentimental do ano que findou, pois ele não mais volta, como as pombas do Raimundo Corrêa. *Lupicínio diria que o bonde levou consigo a boêmia que sobrou do Alto da Bronze. Athos Damasceno arriscaria que das ‘casas acachapadas’ restou mesmo o casarão da Carris, com seus dias contados. Sim o bonde foi mesmo o derradeiro toque da urbe que mudou de fisionomia em 1970. E o verbete a ser incluído nos dicionários e livros de memórias.*

Estes foram os trezentos e sessenta e cinco dias decisivos de Porto Alegre, que operaram a mudança e colocaram o Plano Diretor de 1959, até então misterioso e fluído, diante dos olhos da população. Duas ordens de modificações aconteceram. A cidade evoluiu na realização de empreendimentos básicos. A cidade revolucionou nas iniciativas para o futuro planejamento da área metropolitana.

O salto foi dado com o Viaduto José Loureiro da Silva, cuja inauguração em novembro, mostrou perspectivas completamente diferentes. *Nós os homens da veterana guarda sentimos ter ficado para trás a que foi a nossa cidade...*

È verdade que tudo foi conseguido em meio a violentas escavações, valetas por todos os lados, poeira, sujeira, danos a economia privada, trânsito nervoso, reclamações. Estes senões foram nossos companheiros durante todo o ano e somente afrouxaram em parte no final (André, 1970: 10).^{xiv}

Há a consciência de uma ruptura das experiências urbanas no presente com as herdadas do passado, a sensação de perda e transformação acelerada dos espaços e formas de sociabilidade urbanas. Essa ruptura com o passado provocou a elaboração da memória dessas experiências urbanas através de uma escrita (crônicas e historiografia). Isso é atestado pela reivindicação do jornalista de um verbete “bonde” nos dicionários.

A abertura das novas avenidas e o ideal de circulação rápida e fluida do trânsito de automóveis e ônibus no centro da cidade instaura uma nova temporalidade na experiência urbana. A escala monumental das obras (avenidas, túneis, viadutos e passagens elevadas) e um desenho urbano concebido em função do tráfego de automóveis colocou o pedestre em segundo plano. Alberto André, como porta-voz de muitos de seus contemporâneos, afirmava: “sentimos ter ficado para trás a que foi a nossa cidade” (Diário de Notícias, 1970: 10).xv

Porém, se as grandes realizações da administração Thompson Flores foram viárias, também foram realizadas intervenções no centro da cidade com a criação de calçadas para o trânsito de pedestres na Rua da Praia (entre Marechal Floriano e Caldas Júnior) e na Rua Uruguai, além da instalação de novos abrigos para ônibus e a reforma do Chalé da Praça 15 de Novembro. Ou seja, intervenções em espaços públicos centrais com grande pregnância na memória coletiva e nas crônicas sobre a cidade.

Estas alterações em espaços de sociabilidade tradicionais do centro da cidade desencadeariam a experiência da memória e a busca de “fixar” a imagem antiga daquela rua. Foi Nilo Ruschel em suas crônicas no Correio do Povo, posteriormente reunidas no livro Rua da Praia (1971), que se dedicou a recordar suas experiências urbanas e os sujeitos, espaços e tempos da “velha” Rua da Praia das décadas de 1920 e 1930.

Na área da educação e cultura, os relatórios da Prefeitura Municipal destacavam a construção de vários grupos escolares (605 salas de aulas), do Planetário (junto com a UFRGS) e do Teatro de Câmara e do Auditório Araújo Viana, que foram espaços importantes de expressão da nova dramaturgia e de concertos de rock nos anos 1970. As reformas urbanas também criaram espaços verdes e praças em vários bairros, com destaque para o Parque Moinhos de Vento no bairro Independência. Em bairros mais afastados foram criados os seguintes Centros Comunitários: Vila Ipiranga, Vila Floresta, Vila Elizabeth, Vila Nova Restinga e Madepinho. Na área habitacional, o relatório de Seis Anos de Realizações destaca a construção de casas populares na Vila Nova Restinga.xvi

As reformas urbanas entre 1969-1974 causaram impacto na paisagem urbana e nas formas de experienciar o espaço urbano. A administração Thompson Flores, baseada no urbanismo modernista e em conformidade com o contexto centralizador e autoritário daqueles anos, não se preocupou em discutir com a sociedade a prioridade das obras projetadas frente às demandas populares de habitação, saneamento, saúde e educação, nem a gestão das desapropriações, o valor das indenizações e tão pouco o impacto da transferência das residências e dos estabelecimentos comerciais para outras áreas (Galvani, 1969: 5).xvii

O ritmo acelerado de transformação e demolição de lugares de memória da experiência urbana da sociedade porto-alegrense no passado e no presente terminaram por gerar tensões e um movimento de reação às reformas como no caso do Mercado Público (Severo, 1999: 246-292).xviii Isso levou Thompson Flores a defender-se das críticas recebidas da sociedade local, principalmente a intelectualidade que questionava as reformas urbanas e a intervenção brutal de sua administração no espaço urbano.xix

As obras para a abertura da I Avenida Perimetral cortaram em dois o antigo bairro Cidade Baixa, demolindo casas e eliminando antigas ruas. A construção do Viaduto dos Açorianos e a criação do Parque dos Açorianos, na intersecção da Avenida Borges de Medeiros com a I Avenida Perimetral, criou um moderno complexo viário interligando o centro aos bairros da Zona Sul e Leste.xx

A velha Ponte de Pedra do Riacho tornou-se monumento histórico ao lado da moderna elevada de quatro pistas. A idéia de preservação da ponte como monumento contrastava com as demolições, o desvio do curso do Arroio Dilúvio e a profunda transformação daquela área residencial próxima ao centro da cidade com seu casario antigo (Cf. Franco, 1988: 345-348; Araújo, 1995: 175-195).xxi O movimento de preservação e a consciência da necessidade de preservação do patrimônio histórico tomaram corpo nesse período de rápidas transformações e de modernização do espaço urbano.xxii A Prefeitura Municipal por pressão do meio intelectual termina nomeando uma comissão para inventariar os prédios e espaços de significação histórica passíveis de preservação (Giovanaz, 1999).xxiii

A dinâmica entre reformas urbanas, destruição, modernização e planificação da gestão e usos do espaços urbanos está intimamente ligada com essa demanda de memória-histórica e com a preservação de um patrimônio arquitetônico e cultural urbano. A demanda de preservação de uma imagem da cidade que ia rapidamente desaparecendo

levou à retomada do debate sobre o passado histórico da sociedade porto-alegrense e ao projeto de criação de um Museu Histórico de Porto Alegre (Possamai, 1998).xxiv

A transformação dos espaços de sociabilidade pública na área central e bairros contíguos, por causa da abertura de avenidas e da construção de elevadas e túneis, causou a destruição de prédios e espaços ligados às experiências urbanas da sociedade porto-alegrense no passado. Isso provocou um movimento dos intelectuais locais em prol da preservação de prédios relacionados a essas experiências urbanas do passado.xxv Movimento ao qual a administração municipal respondeu por meio da publicação de obras históricas, de crônicas, de um álbum comemorativo e da encomenda de painéis e de esculturas que recordassem o passado da sociedade porto-alegrense.

A abertura das comemorações da XI Semana de Porto Alegre, patrocinadas pela Prefeitura em 1970, ocorre com o discurso do prefeito Thompson Flores na inauguração do Viaduto Loureiro da Silva e do painel de Vasco Prado recordava figuras e acontecimentos da história local. A retomada dos debates sobre a data de fundação da cidade a comemoração de um novo bicentenário em 1972, inseriram-se nesse movimento dinâmico entre modernização-destruição e a reescritura da história da cidade.

ⁱ MEMORIAL DA CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Câmara Municipal de Porto Alegre; 50 anos de história – 1947/1997*. Porto Alegre: MCMMPA, 1997, pp. 6-9. (mimeo) Em 1971, após ser reconduzido ao cargo de Prefeito por mais quatro anos pelo no Governados Euclides Triches, Thompson Flores afirmava a reportagem do *Correio do Povo* “é muito fácil administrar com uma Câmara como a de Porto Alegre (...) cada vez admiro mais o alto espírito público de seus componentes que, sem distinção partidária, tudo realizam no interesse do desenvolvimento de nossa cidade”. Cf. Thompson destaca apoio que recebeu da Câmara, *Correio do Povo*, 12.3.1971, pp. 8.

ⁱⁱ Thompson Flores nasceu em Porto Alegre, em 1921, formou-se em engenharia civil pela Faculdade de Engenharia da URGs (1944) e foi diretor do Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS). Thompson Flores também deu aulas de Geometria Descritiva Projetiva na Faculdade de Engenharia da URGs e de Geometria Analítica na PUC-RS, além de escrever um *Manual do Engenheiro*. FLORES, T. T., *Manual do Engenheiro*, Porto Alegre; Globo, 1951. Cf. GABINETE DE RELAÇÕES PÚBLICAS DA PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, *Curriculum Vitae do Engenheiro Telmo Thompson Flores*, Porto Alegre; PMPA, s.d. (Arquivo Histórico Municipal Moisés Vellinho).

ⁱⁱⁱ Cf. SCHMIDT, B. V. *O Estado e a Política Urbana no Brasil*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; LPM, 1983, pp. 49-84.

^{iv} Cf. GRUPO EXECUTIVO DA REGIÃO METROPOLITANA, *Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM)*. Porto Alegre: PMPA, 1973. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário Estatístico do Brasil – 1970*. Rio de Janeiro: IBGE, 1970, pp. 87-89.

^v Cf. GRUPO EXECUTIVO DA REGIÃO METROPOLITANA, *Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM)*, Porto Alegre; PMPA, 1973. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário Estatístico do Brasil – 1970*. Rio de Janeiro: IBGE, 1970, pp. 87-89.

^{vi} Cf. MEDEIROS, L., Migrações para as cidades no Rio Grande do Sul In: MEDEIROS, L. *Formação da Sociedade Rio-Grandense*. Porto Alegre: UFRGS, 1975, pp. 101-118. O autor explica como essa

migração ocorreu da zona rural para pequenos centros urbanos e destes para a região metropolitana de Porto Alegre.

^{vii} MOREIRA, I. A. G.; COSTA, R. H. *Espaço e Sociedade no Rio Grande do Sul*. 4ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995, pp. 101.

^{viii} SCHMIDT, B. V. *O Estado e a Política Urbana no Brasil*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; LPM, 1983, p. 49-84; SERRA, G. *Urbanização e Centralismo Autoritário*. São Paulo: NOBEL/EDUSP, 1991, pp. 77-86, 129-144.

^{ix} POHLMANN, J. P. U. *Considerações sobre os deslocamentos urbanos em Porto Alegre* In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. (orgs.). *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal/Ed. da Universidade/UFRGS, 1993, pp. 309-319.

^x LIEDKE FILHO, E. D.; FERRETTI, R. B. O primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre. Revisão de uma análise histórico-social In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. (orgs.). *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre; Prefeitura Municipal/Ed. da Universidade/ UFRGS, 1993, pp. 165-174.

^{xi} GABINETE MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. *Relatório do exercício de 1969*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1969, pp. 23.

^{xii} PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Seis anos de realizações; Administração Telmo Thompson Flores*. Porto Alegre: GAPLAN, 1974, pp. 6-29.

^{xiii} PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Seis anos de realizações; Administração Telmo Thompson Flores*. Porto Alegre: GAPLAN, 1974, pp. 9-17.

^{xiv} ANDRÉ, A., Porto Alegre – A Nova Imagem da Cidade, *Correio do Povo*, 3.1.71, pp. 45. [grifo meu]

^{xv} Ibid., pp. 45. Outro indício do despertar dessa sensibilidade em relação ao passado da cidade e às experiências urbanas que se distanciavam no tempo, foi o lançamento do filme: “Porto Alegre e seu passado muito antigo”, *Diário de Notícias*, 4.11.1970, pp. 10.

^{xvi} PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Seis anos de realizações; Administração Telmo Thompson Flores*. Porto Alegre: GAPLAN, 1974, pp. 29- 35.

^{xvii} Cf. GALVANI, W., Perimetral, a avenida pede passagem ao velho mercado, *Folha da Tarde*, Porto Alegre, 4/3/1969, pp. 5. “Depois da sugestão dos técnicos do município, a Prefeitura aumentou o número de demolidores de prédios desapropriados para a construção da Primeira Avenida Perimetral, no centro de Porto Alegre ... Sonho de vários prefeitos, utopia financeira do passado, a Avenida Perimetral ganha ares de realidade neste ano. O prefeito Thompson Flores determinou a mais rápida demolição dos prédios desapropriados. Essa nova artéria mudará completamente a fisionomia do centro de Porto Alegre...”.

^{xviii} Cf. SEVERO, F. In: *Intriga: Preservação ou Demolição do Mercado de Porto Alegre* In: SEVERO, F. *O Mercado de Porto Alegre entre a cidade real e as cidades ideais*, Porto Alegre, 1999. 371p. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, pp. 246-292. Mas também: Na ampliação do HPS Peracchi pede a Thompson que compreenda a política e se tranquilize, *Diário de Notícias*, 10.11.1970, pp. 16 [contracapa]

^{xix} Cf. Meu Relatório está nas ruas da cidade, *Zero Hora*, Porto Alegre, 6.11.1970, pp. 24-25; intelectuais como Maurício Rosemblat que posicionaram-se contra a demolição do Mercado Público cf. Mercado: Sim ou não?, *Correio do Povo*, 24/5/1972, s.p.

^{xx} Cf. SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E VIAÇÃO. *SMOV 30 Anos*. Porto Alegre: Assessoria de Comunicação Social da SMOV/CORAG, 1984, pp. 12-15, 23,29-32.

^{xxi} O antigo leito do Arroio Dilúvio (ou Riacho) era irregular, descrevendo uma curva na altura da Ponte da Azenha que atravessava o bairro Cidade Baixa e ia desaguar no Guaíba próximo ao centro, depois da antiga Ponte de Pedra. No período das chuvas ocorriam inundações nos bairros Santana, Azenha e Cidade Baixa. Após a grande enchente de 1941, iniciaram-se os trabalhos de regularização das margens e retificação do curso do Arroio Dilúvio. A administração Loureiro da Silva modernizou as antigas pontes e construiu novas para suportar o tráfego das novas avenidas. O projeto arrastou-se por vinte anos e foi finalmente concluído na década de 1970 com a conclusão da Avenida Ipiranga. O Arroio Dilúvio passou a desaguar em linha reta na Praia de Belas e o antigo curso foi aterrado, restando a ponte de Pedra e um pequeno lago ao seu redor transformado em monumento histórico. No final da década de 1970, esta área foi ampliada por aterros sanitários sobre o Guaíba e surgiu arrojado complexo modernista do Centro Administrativo do Estado. Cf. FRANCO, S. C. *Porto Alegre: Guia Histórico*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; Prefeitura Municipal, 1988, pp. 345-348. Na administração Telmo Thompson Flores este espaço foi batizado de Parque dos Açorianos e, em 1974, recebeu uma escultura monumental em aço (15mx24mx14m) com grande figuras estilizadas entrelaçadas representando aqueles que seriam os primeiros povoadores: os casais açorianos. Cf. ARAÚJO, V. *Monumentos Públicos: A escultura de Vasco Prado e Carlos Tenius/ Rio Grande do Sul/Anos 70*. Porto Alegre, 1995. 276p. Dissertação

(Mestrado em História do Brasil) - Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, pp. 175-195.

^{xxii} ANDRÉ, A., *Correio do Povo*, 13.12.1970, pp. 13; TELLES, L., Vamos Salvar a 'Casa Branca', *Correio do Povo*, 17.1.1971, pp.20; MACEDO, F.R., Patrimônio, Museu, Turismo, *Correio do Povo*, 7.2.1971, p. 18.

^{xxiii} Cf. GIOVANAZ, M. *Lugares de História. A preservação Patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)*. Porto Alegre, 1999. 164p. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. O arquiteto, urbanista e estudioso da história da cidade Francisco R. de Macedo participou dessa comissão, apresentando um relatório em 1971. Ele também esteve presente na conferência de Arthur Ferreira Filho na Câmara de Vereadores sobre a data de fundação da cidade, em 20 de abril de 1971, ingressa como sócio do IHGRGS em 23 de setembro de 1971.

^{xxiv} Sobre o projeto, as discussões e a criação do Museu Histórico de Porto Alegre cf. POSSAMAI, Z. R. *Guardar e Preservar o Passado. O Museu de Porto Alegre e as memórias da cidade*. Porto Alegre, 1998. 183p. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; “Nasce um museu no velho solar”, *Correio do Povo*, Porto Alegre, 7.7.1974, pp.13.

^{xxv} Entre outros artigos destacaria ANDRÉ, A., Os monumentos. Nossa Herança Histórica, *Correio do Povo*, 10.1.1971, pp. 13; TELLES, L., Vamos salvar a “Casa Branca”?, *Correio do Povo*, 17.1.1971, pp. 20; MACEDO, F. R., Patrimônio, Museu, Turismo, *Correio do Povo*, 7.2.1971, pp. 18; MACEDO, F. R., A significação do Compromisso de Brasília, *Correio do Povo*, 28.2.1971, pp. 18.

BIBLIOGRAFIA:

ARAÚJO, V. *Monumentos Públicos: A escultura de Vasco Prado e Carlos Tenius/ Rio Grande do Sul/Anos 70*. Porto Alegre, 1995. 276p. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

FRANCO, S. C. *Porto Alegre: Guia Histórico*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; Prefeitura Municipal, 1988.

FLORES, T. T. *Manual do Engenheiro*. Porto Alegre: Globo, 1951.

GABINETE DE RELAÇÕES PÚBLICAS DA PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, *Curriculum Vitae do Engenheiro Telmo Thompson Flores*, Porto Alegre; PMPA, s.d. (Arquivo Histórico Municipal Moisés Vellinho).

GABINETE MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. *Relatório do exercício de 1969*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1969.

GIOVANAZ, M. *Lugares de História. A preservação Patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)*. Porto Alegre, 1999. 164p. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

GRUPO EXECUTIVO DA REGIÃO METROPOLITANA, *Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM)*, Porto Alegre; PMPA, 1973.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário Estatístico do Brasil – 1970*. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

LIEDKE FILHO, E. D.; FERRETTI, R. B. O primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre. Revisão de uma análise histórico-social In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. (orgs.). *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre; Prefeitura Municipal/Ed. da Universidade/ UFRGS, 1993, pp. 165-174.

MEDEIROS, L., Migrações para as cidades no Rio Grande do Sul In: MEDEIROS, L. *Formação da Sociedade Rio-Grandense*. Porto Alegre: UFRGS, 1975.

MEMORIAL DA CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Câmara Municipal de Porto Alegre; 50 anos de história – 1947/1997*. Porto Alegre: MCMPPA, 1997. (mimeo)

MOREIRA, I. A. G.; COSTA, R. H. *Espaço e Sociedade no Rio Grande do Sul*. 4ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

POHLMANN, J. P. U. *Considerações sobre os deslocamentos urbanos em Porto Alegre* In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. (orgs.). *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal/Ed. da Universidade/UFRGS, 1993, pp. 309-319.

POSSAMAI, Z. R. *Guardar e Preservar o Passado. O Museu de Porto Alegre e as memórias da cidade*. Porto Alegre, 1998. 183p. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, *Seis anos de realizações; Administração Telmo Thompson Flores*. Porto Alegre: GAPLAN, 1974, pp. 6-29.

SCHMIDT, B. V. *O Estado e a Política Urbana no Brasil*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; LPM, 1983.

SERRA, G. *Urbanização e Centralismo Autoritário*. São Paulo: NOBEL/EDUSP, 1991.

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E VIAÇÃO. *SMOV 30 Anos*. Porto Alegre: Assessoria de Comunicação Social da SMOV/CORAG, 1984, pp. 12-15, 23,29-32.

SEVERO, F. *O Mercado de Porto Alegre entre a cidade real e as cidades ideais*, Porto Alegre, 1999. 371p. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.