

O processo de invisibilidade do Palácio do Comércio de Porto Alegre

The invisibility process of the Porto Alegre Palace of Commerce

Caroline Hädrich

Mestranda em Artes Visuais
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
carolinehadrich@gmail.com

Recebido em: 21/03/2020

Aprovado em: 15/05/2020

Resumo: O artigo investiga o motivo do atual desconhecimento por grande parte da população local do edifício do Palácio do Comércio de Porto Alegre. Projetado pelo arquiteto alemão José Lutzenberger e inaugurado em 1940, o edifício possui características monumentais comuns aos arranha-céus do final do século XIX e interessantes detalhes decorativos em seu interior, também projetados por Lutzenberger. Atualmente, o prédio é ocupado pela Associação Comercial de Porto Alegre e salas de escritório com funções diversas. Por encontrar-se em uma área central e altamente movimentada, e por estar em uso ininterrupto desde sua inauguração, causa estranhamento o seu apagamento. O artigo trará uma análise que demonstrará como as mudanças entorno do edifício, causadas deliberadamente através de alterações no plano diretor ou por outras circunstâncias sociais e econômicas, colaboraram para a atual situação.

Palavras-chave: Desenvolvimento urbano em Porto Alegre; Arquitetura em Porto Alegre; Modernismo.

Abstract: The article investigates the reason why a large part of the local population doesn't notice the building of the Palácio do Comércio in Porto Alegre. Designed by the German architect José Lutzenberger and finished in 1940, the building has characteristics of a late 19th century skyscraper, and has interesting interior decorative details, also designed by Lutzenberger. The building is owned by the Porto Alegre Commercial Association and its office spaces are rented by an assorted kind of enterprises. Because it is located a central and highly busy area, and has been in continuous use since its inauguration, its invisibility is remarkable. Throughout the article, an analysis will be made showing how the changes in the city's master plan and social or economical circumstances, contributed to its current situation.

Keywords: Urban development in Porto Alegre; Architecture in Porto Alegre; Modernism.

O edifício Palácio do Comércio, construído para abrigar a sede da Associação Comercial de Porto Alegre (ACPA), pode ser considerado a última grande obra do arquiteto alemão José Lutzenberger¹. Nele, o arquiteto, exibe toda sua capacidade de projetar com excelência desde a macroestrutura, ou seja, a inserção da edificação no tecido urbano, até os detalhes dos equipamentos internos como portas, vitrais, lustres e guarda-corpos, conferindo ao prédio o caráter de *obra de arte total* (Imagem 01). Poucas pessoas atualmente conhecem “Lutzenberger arquiteto”, e confundem com seu filho José Antônio, famoso ambientalista, assim como poucas pessoas conhecem o Palácio do Comércio e o confundem com o Clube do Comércio. Essa invisibilidade do edifício, e de seu criador, torna-se uma questão intrigante quando levamos em consideração a localização do edifício na cidade de Porto Alegre e a qualidade do trabalho realizado por Lutzenberger no estado do Rio Grande do Sul.

Imagem 01 - Projeto do restaurante do Palácio do Comércio, 1938



Ao projetar até os pequenos detalhes de decoração dos interiores, como luminárias, vitrais e revestimentos, o arquiteto conferiu à obra um caráter de *obra de arte total*.

Fonte: José Lutzenberger | Aquarela, 21 x 31cm | Acervo Arquivo Histórico ACPA | Foto Anderson Astor

¹ Joseph Franz Seraph Lutzenberger nasceu no dia 13 de janeiro de 1882, na cidade de Altötting, localizada no estado da Baviera, sul da Alemanha. Em 1906, completou o curso de arquitetura na Real Universidade Técnica da Baviera em Munique, trabalhando posteriormente como arquiteto em prefeituras da Alemanha e em ateliês na Alemanha e na República Tcheca. Serviu na Primeira Guerra Mundial até que, em 1920, a convite da pequena construtora Weise, Menning & Cia, se estabeleceu em Porto Alegre, onde consolidou sua carreira e viveu até a sua morte, em 1956. Teve três filhos que se tornaram ilustres personagens na cultura local: o ambientalista José Antônio (1926–2002) e as artistas professoras Maria Magdalena (1928–2017) e Rose Maria (1929) (LUZ, 2004).

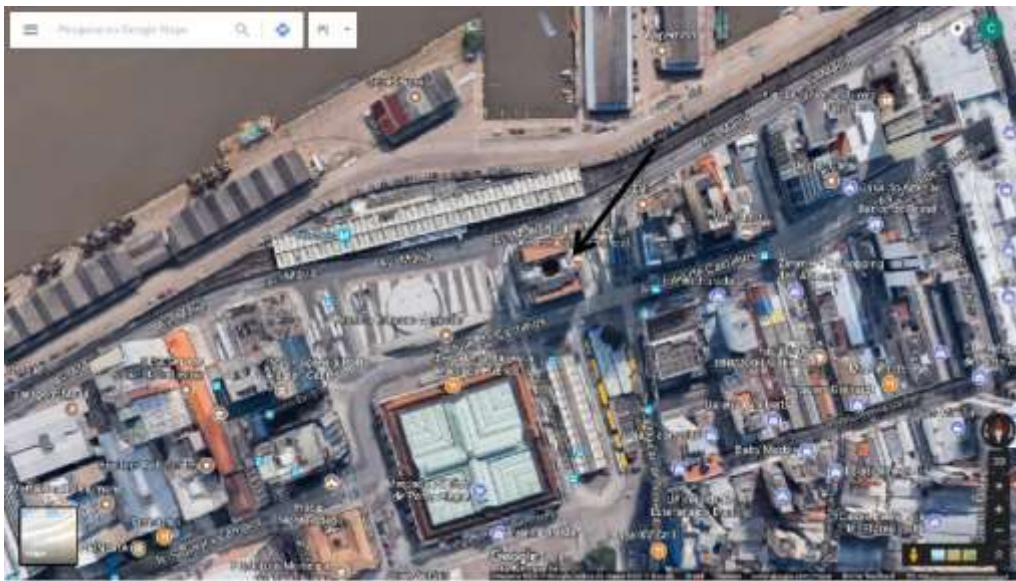
O Palácio ocupa toda uma pequena quadra no centro histórico de Porto Alegre, sendo esta ladeada pelas avenidas Mauá e Júlio de Castilhos e pelos largos Visconde de Cairú e o da Praça da Revolução Farroupilha (Imagem 02). Localizado em um ponto nevrálgico da capital (Imagem 03), próximo ao Mercado Público municipal, ele é cercado por importantes pontos de acesso a meios de transporte que atendem tanto a capital quanto a região metropolitana: o terminal Parobé, ponto de partida de muitas linhas de ônibus locais; o Trensurb, que conecta a capital às cidades vizinhas; e o cais do porto que, apesar de atualmente não apresentar o movimento ao qual foi destinada sua capacidade, já foi peça importante no desenvolvimento da economia local.

Imagem 02 - Palácio do Comércio, 2016



Vista desde a avenida Júlio de Castilhos, esquina com largo Visconde de Cairú
Fonte: Anderson Astor, Eduardo Aigner e Marcelo Curia. Projeto Memopoa

Imagem 03 - Vista aérea do entorno do Palácio do Comércio, 2017



A seta indica a localização do Palácio do Comércio. Ao norte, o lago Guaíba, os armazéns do cais do porto e a plataforma do Trensurb. O edifício quadrado, na parte inferior da imagem é o Mercado Público Municipal.

Fonte: Imagem de satélite fornecida por Google Maps. Disponível em

<<https://www.google.com/maps/place/Pal%C3%A1cio+do+Com%C3%A9rcio+-+Associa%C3%A7%C3%A3o+Comercial+de+Porto+Alegre/@-30.026567,-51.2285751,624m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x9519790eb2331d27:0x1771de9859340d3e!8m2!3d-30.0264636!4d-51.2271682>> Acesso em outubro de 2017.

Kevin Lynch chama de *imaginabilidade* o conjunto de qualidades físicas responsáveis pelos atributos de identidade e estrutura da cidade na imagem mental que seus habitantes criam dela. Essa *imaginabilidade* define o grau de clareza, bem como o uso que as pessoas fazem das estruturas urbanas. Tal característica pode ser analisada a partir da observação de elementos definidos pelo autor, como: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos (LYNCH, 2006). Ao aplicar as categorias de Lynch à região onde o Palácio do Comércio está localizado, logo percebemos que ele tem o potencial de ser um “marco” (em conjunto com o Mercado Público, como uma vez já foi), já que é uma construção com características monumentais; se encontra em um grande “ponto nodal”, conformado pelos terminais intermodais do Trensurb e de ônibus urbanos; e ainda é ladeado por duas grandes “vias”, sendo que uma delas é percebida, segundo os critérios de Lynch, como um “limite” entre a cidade e o lago Guaíba. A composição das percepções desses elementos tornaria o Palácio facilmente uma referência na *imaginabilidade* de Porto Alegre.

É interessante considerar também, como ponto de partida de futuros estudos sobre a conservação do Palácio do Comércio, o que elabora Françoise Choay em *A Alegoria do Patrimônio* (2001). A autora coloca que a noção do sentido de monumento histórico não pode ser dissociada de um contexto mental e de uma visão de mundo e, portanto, as práticas de conservação de tais

monumentos não devem ser realizadas sem dispor de um referencial histórico e sem atribuir um valor particular ao tempo e à duração, ou seja, sem ter colocado a arte na história (CHOAY, 2001). A historiadora francesa ainda salienta as definições de Alois Riegl, de que os monumentos históricos não são, em princípio, desejados e criados como tal, mas constituídos *a posteriori* pelos olhares convergentes do historiador e do amante da arte, que o selecionam da massa dos edifícios existentes (CHOAY, 2001). A leitura do Palácio como monumento histórico, dentro desta definição, apresenta uma dualidade, pois mesmo não tendo sido criado especificamente como monumento histórico, sempre houve pretensão de que ele viesse a se tornar um marco arquitetônico.

O Palácio dentro do projeto de modernização de Porto Alegre

Nas primeiras décadas do século XX, com o desenvolvimento industrial e comercial na capital, crescia e se consolidava uma pequena burguesia local, a qual exigiu que a cidade se adaptasse aos novos modos de vida e oferecesse possibilidades de satisfação dos desejos de sociabilidade. A cidade moderna deveria oferecer lugares limpos, ruas arejadas e áreas verdes, com jardins ordenados, os quais serviriam também como espaços para as moças praticarem o *footing*, enquanto planejavam quais novos produtos, serviços ou entretenimento consumiriam (SOUZA, 2008). A modernização do porto, iniciada em 1911, foi um dos principais projetos que alavancaram a corrida de modernização da capital. Na ocasião, foi aterrada a área que ia da ponta da península até a altura da rua Pontes de Paris (atual Garibaldi), o que gerou solo para a ampliação do centro em direção ao lago Guaíba, possibilitando a construção de novas avenidas, edifícios públicos e uma grande estação férrea. As avenidas Mauá e Júlio de Castilhos, a Praça Parobé e, conseqüentemente, o terreno onde está locado o Palácio do Comércio, foram frutos desta obra, que teve sua primeira parte entregue à população em 1927 (SOUZA, 2008; MONTEIRO, 1995).

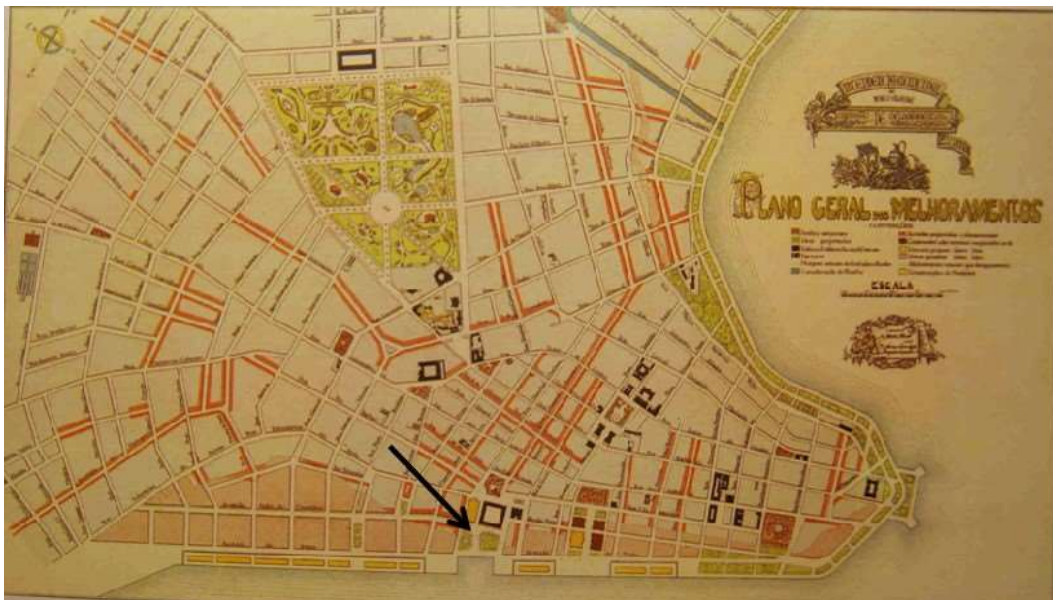
Seguindo com o objetivo de execução de reformas infraestruturais, a intendência municipal contratou, em 1910, o engenheiro carioca João Moreira Maciel para o auxílio no planejamento de tais melhorias, sendo assim constituída, em 1912, a chamada “Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Cidade” (SOUZA, 2008, p. 91). Resulta do trabalho da comissão um grande plano nomeado *Plano Geral de Melhoramentos*² (Imagem 04), apresentado à

² Em forma de relatório e plantas técnicas ilustrativas. Muitas das ideias do plano de 1914 foram realizadas em épocas bem posteriores à sua apresentação (no largo período entre 1914 e 2004), seja por motivos financeiros ou pela necessidade de maiores discussões da proposta, fato que revela o poder das colocações, e/ou um comprometimento por parte dos governos municipais em respeitar as diretrizes nele traçadas.

intendência em 1914 e no qual observamos, já no início de seu relatório, a ideia de ocupação das novas áreas junto ao Guaíba, enfatizando a proposta de abertura de grandes avenidas e revelando também a primeira tentativa de padronização de uma região da capital (SOUZA, 2008):

A **Avenida do Porto** e **Júlio de Castilhos**, concentrarão quasi todo o movimento commercial da futura cidade, e por isso julgamos de conveniência prática o traçado de avenidas bastante largas, e rectas que evitarão o trânsito actual pela rua Voluntários da Pátria, já estreita e bastante irregular [...] *As duas avenidas em questão, além de constituírem o centro commercial do futuro, seriam o ponto chic do smartismo porto-alegrense* [grifo meu] e portanto necessário se faz que a Intendência formule lei especial para só permittir que se levantem edificios de certa natureza, certa altura, e obedecendo a certas linhas architectonicas, para desta fórma constituírem desde logo uma norma para que edificios congeneres modificassem a actual construcção da capital, que muito deixa a desejar, sobre

Imagem 04 - Plano de Melhoramentos de 1914, por João Moreira Maciel



A imagem mostra a delimitação do Plano de 1914, sublinhando as vias a serem alargadas. Na parte inferior, observamos o novo porto e as novas quadras ortogonais. A seta indica a localização do terreno onde foi construído o Palácio do Comércio.

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul CD Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre. Porto Alegre: IHGRS, 2005

tudo pelo lado esthetico. (Relatório Plano de Melhoramentos de 1914, p.14)

Encorajado pelo bom movimento comercial da cidade na década de 1920, que proporcionou o fortalecimento da ACPA, o presidente à época, Ismael C. Torres, pleiteou junto ao governo municipal e estadual duas maneiras de viabilizar a construção de uma sede própria. Solicitou ao então prefeito Alberto Bins a doação de um terreno por parte da intendência e ao governo do estado sugeriu a criação de um tributo sobre a movimentação de mercadorias (FRANCO, 1983). A solicitação foi atendida através da Lei municipal nº 260, do dia 17 de

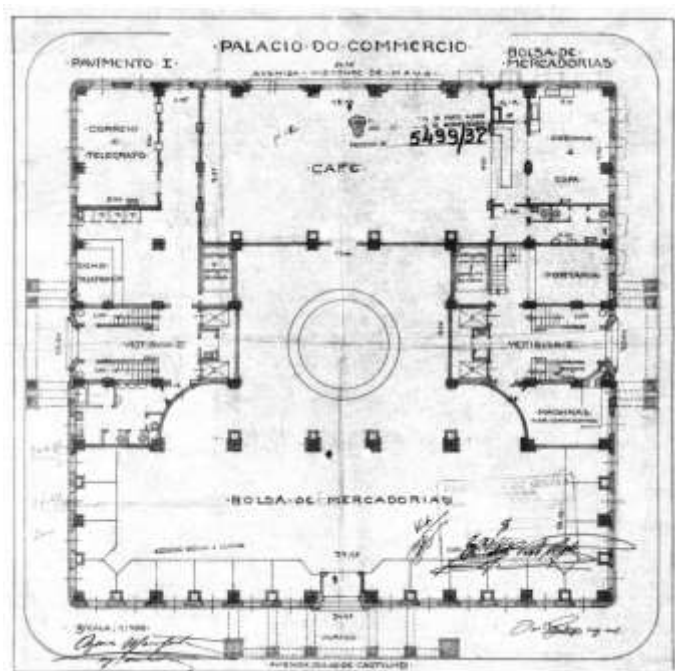
dezembro de 1929, “a área de terreno por ella solicitada, ora ajardinada e compreendida entre a avenida Visconde de Mauá e Praça Parobé [...]” (PORTO ALEGRE. Lei nº 260, de 17 de dezembro de 1929). Na conformação da lei, ainda é interessante notar as condições práticas expressas para que a doação fosse mantida e que acabam, inclusive, atribuindo um aspecto público ao edifício: [1] que o fim da ocupação do terreno fosse sempre o abrigo da sede da ACPA; [2] que não houvesse alienação, por parte da ACPA, do edifício ali construído; [3] que o prédio deveria ser construído em um prazo de cinco anos; [4] e que o edifício “possa ser realmente considerado de evidente valor architectonico”(PORTO ALEGRE. Lei nº 260, de 17 de dezembro de 1929).

Dadas as condições para a construção, foram organizados, pela Comissão de Construção, dois concursos de projetos arquitetônicos: um no ano de 1931 e outro – como não houve projeto vencedor – em 1935. Os editais das duas edições não diferem muito entre si: eles solicitavam o uso completo do terreno de 991m² e a construção de um edifício com ocupação do térreo mais quatro pavimentos e porão técnico. O térreo deveria ser aberto ao público, dando abrigo à Bolsa de Mercadorias, a um grande café e a outros serviços; os dois primeiros pavimentos ofereceriam salas de escritórios para aluguel; o terceiro seria usado como sede da ACPA; e o quarto ofereceria um grande salão de eventos.

Apesar dos insucessos das duas concorrências, a Comissão continuou a busca por engenheiros arquitetos que suprissem a demanda. Após longos trâmites e deliberação da Comissão, José Lutzenberger firmou o contrato de prestação de serviços com a ACPA, no dia 4 de janeiro de 1937. O arquiteto projetou um edifício com plantas de composição simétrica, com distribuição dos ambientes em torno de um átrio central, garantindo uma volumetria monolítica. Ao comparar as plantas com as fachadas do projeto final, é impossível não lembrar dos primeiros arranha-céus feitos pela Escola de Chicago, do final do século XIX, por Louis Sullivan, do qual parece vir a explicação para a solução compositiva da obra, com a forma seguindo a função.

No térreo, o átrio é coberto por uma cúpula, permitindo maior espaço de circulação, criando o ponto de encontro da Bolsa de Mercadorias e garantindo que o movimento da cidade “penetre no edifício” (Imagem 05), fazendo com que a arquitetura não segregue e nem feche, mas que filtre e intensifique a vida urbana (ARGAN, 2010). Estas funções mais públicas do térreo têm acesso pelas duas grandes e movimentadas avenidas, enquanto a entrada para os escritórios ocorre pelos dois largos menores.

Imagem 05 - Palácio do Comércio - Planta baixa Pavimento I (Térreo), 1937



O círculo no centro da planta representa a posição da cúpula. A entrada da Bolsa de Mercadorias se dá pela avenida Julio de Castilhos, enquanto a do café se dá pela avenida Mauá.

Fonte: Acervo Arquivo Público Municipal de Porto Alegre

A estrutura independente de cimento armado permite que a planta fique livre, admitindo múltiplas disposições das salas, conforme a necessidade. No andar acima do que se encontra a sede da ACPA estão instalados o restaurante e o salão de eventos, formando dois ambientes luxuosos, com pé-direito duplo e cuidadosos trabalhos de acabamento com meia parede em mármore, e forro com detalhes decorativos. No restaurante, as grandes aberturas oferecem a oportunidade de vista para o Guaíba, de um lado, e, do outro, encontramos vitrais aproveitando o poço de iluminação.

A natureza monumental do prédio é assumida em razão tanto mais de sua localidade do que seu projeto. O volume prismático e maciço se impõe na paisagem por sua robustez, mas se não fosse a existência da Praça Parobé e de sua proximidade ao Guaíba, a dar espaço para o olhar à distância, esta impressão seria alterada.

O Palácio e a evolução urbana da capital

Giulio Carlo Argan, em seu texto *A História da Arte* (1998), ao definir as especificidades da disciplina, afirma que “sem sombra de dúvida, a obra de arte não tem para nós o mesmo valor que tinha para o artista que a fez e para os homens da sua época. A obra é sempre a mesma, mas as consciências mudam” (ARGAN, 1998, p. 25). Portanto, a História da Arte não pode deixar de

lado nenhum componente dos fenômenos que descreve, pois o juízo de valor de um objeto de arte é conformado a uma estrutura cultural específica, podendo ser captado pela percepção no presente absoluto (ARGAN, 1998). Ainda segundo Argan, a História da Arte é a única disciplina da história que contesta a separação entre o passado e o presente (ARGAN, 1998), justamente porque tem como objeto de estudo não somente os fatos contados pela memória ou por documentos, mas conta com o objeto físico, com sua *materialidade* sobrevivente aos fatos. No caso do Palácio do Comércio, quando colocado sob a perspectiva da História da Arte descrita por Argan, precisa ainda ser lido a partir de como ele se encontra na atualidade.

Como o edifício e a postura de seu autor são primeiramente identificados como parte de um grande movimento de modernização, tanto local quanto mundial, é oportuno ter como guia desta navegação, o livro de Marshall Berman, *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade* (1982). Uma das principais ideias defendidas por Berman é a do paradoxo de construção e destruição, característico do modernismo, o qual explica, logo na introdução:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, “tudo o que é sólido desmancha no ar”. (BERMAN 1986, p.15)

O autor também coloca que o que chamamos de “modernização” está relacionado aos processos sociais que formam e mantêm o “turbilhão” da vida moderna “num perpétuo estado de vir-a-ser”: descobertas científicas e a industrialização, que geram as novas tecnologias e exigem novas organizações urbanas e a destruição das antigas; a explosão demográfica e o êxodo rural propiciado por estas tecnologias; o fortalecimento de Estados Nacionais burocraticamente organizados e expansivos; os movimentos sociais que desafiam os poderes econômicos e políticos para obter controle sobre suas próprias vidas; e os sistemas de comunicação de massa, fabricados para manter o controle sobre esta população (BERMAN, 1986).

A escolha do livro de Berman foi feita justamente pela atenção que ele dá às transformações do desenvolvimento urbano e por permitir que esses exemplos funcionem em paralelo com o que ocorreu e ocorre diretamente com o objeto de estudo. As mudanças sociais, políticas e econômicas deste período de modernização afetaram, e continuam afetando, o uso e o

modo como o edifício do Palácio do Comércio se mostra e se relaciona com a cidade. Veremos a seguir como ele se modificou quando atingido por fatores internos e externos do passar do tempo e como esses, por sua vez, afetaram a percepção da obra na atualidade.

O palácio e a cidade: passado, presente e futuro

A inauguração do Palácio do Comércio ocorreu no dia 14 de novembro de 1940, em grande evento que contou com a presença do então presidente Getúlio Vargas, além de interventores e autoridades de diversos estados brasileiros e do exterior, que estavam na capital para as comemorações do bi-centenário da cidade. Em seu discurso, Vargas salientou a importância da ACPA como consultora do governo do estado do Rio Grande do Sul e apoiadora do governo federal, enquanto o prefeito Loureiro da Silva exaltou a importância da obra e agradeceu a “inspiração, o apoio e o alto patriotismo” do presidente da nação, ao colaborar com a empreitada (Telegrammas-Noticiário, 1940, p. 9).

O cenário urbano, social e político da cidade, em 1940, mostrava-se distinto de quando foram iniciados os movimentos para a construção do Palácio, em 1929. A instauração do Estado Novo por Getúlio Vargas, em 1937, e o avanço da Segunda Guerra Mundial causaram tensão econômica e, ao mesmo tempo, a preocupação com afirmações nacionalistas.

É interessante notar como o suplemento especial que o jornal *Correio do Povo* lançou em comemoração ao bi-centenário do Palácio sintetiza o momento, tanto em textos quanto em imagens (Imagem 06). A capa foi ilustrada por Edgar Koetz: em azul uma embarcação à vela, representando o passado, que chega trazendo os primeiros colonizadores e, em destaque, o gaúcho com os pés fincados no campo, vestindo um chapéu e apoiando a enxada nas costas; ao fundo, em vermelho, representando o presente e o futuro, a nova cidade com modernos arranha-céus e automóveis rodando em uma larga avenida, que parece ser a avenida Borges de Medeiros com seu recém inaugurado viaduto.

Imagem 06 - Suplemento especial do Correio do Povo/Folha da Tarde comemorativo ao bi-centenário de Porto Alegre



- 1- Capa com ilustração de Edgar Koetz
 - 2- Artigo de Josino Campos na página 3, com ilustração assinada por Carlos Scliar
 - 3- Reportagem especial sobre a Associação Comercial de Porto Alegre na página 17
- Fonte:** *Correio do Povo/Folha da Tarde*. Porto Alegre, 05 de novembro de 1940. Suplemento comemorativo do bi-centenário de Porto Alegre

Sobre esta nova cidade foi publicado, no mesmo caderno, um singular texto de opinião assinado pelo jornalista Josino Campos, que celebrava o início de uma “nova hora histórica”, oferecida pela coexistência de “condições morais e materiais” e um “entusiasmo coletivo”. A sugestão certa da picareta, como símbolo da renovação baseada no novo plano diretor e signo da “derrubada que precede a germinação de algo mais grandioso, mais sólido e mais capaz”, também significaria, segundo Campos, a revitalização do espírito da Porto Alegre, que

Assim como se arma de todos elementos para constituir-se em uma das grandes metrópoles americanas, vai tecendo a situação mais propícia para o florescimento de todas as atividades da inteligência. Escritores e poetas, inventores e técnicos, todos os que podem trazer uma contribuição para que se afirme e se propague um real e verdadeiro movimento cultural estão encontrando, desde os andaimes da cidade do futuro, o estímulo mais alentador, tanto de parte da administração pública, como de seu próprio povo (CAMPOS, 1940).

O caderno ainda contava com uma matéria sobre as áreas verdes da capital, reportagens especiais sobre indústrias gaúchas de proeminência nacional e, é importante ressaltar, um destaque reservado em página inteira para uma “resenha histórica” da Associação Comercial, motivada pela eminente inauguração de sua sede, a qual seria “[...] a Casa, enfim, onde se pode apontar, sem constrangimento, o índice da pujança e da união da classe comercial” (Suplemento comemorativo do bi-centenário de Porto Alegre, 1940, p. 17). O fato do suplemento especial demonstrar igual importância ao prédio do Palácio do Comércio, em relação às reformas urbanas

e culturais da cidade, reafirma a ideia de que ele é uma peça chave deste momento histórico e sua existência, assim como a consequente contribuição de Lutzenberger para tal, está vigorosamente entrelaçada com esta história.

O jornal *Diário de Notícias* também coloca a inauguração do Palácio em destaque, dentro do contexto do aniversário de Porto Alegre. Como matéria de capa de um dos suplementos especiais editados para a comemoração do bi-centenário, foi publicada uma grande foto do prédio recém terminado, com a Praça Parobé à sua frente, conferindo-lhe toda a monumentalidade, imponência e solidez desejada pela ACPA. Junto dela, um pequeno texto fala sobre sua história, sobre a construção do edifício e sua prevista inauguração.

As obras inauguradas em novembro de 1940 foram ainda, em parte, resultado de um planejamento baseado no plano de 1914, porém, com ajustes e algumas novas diretrizes idealizadas por Loureiro da Silva. Em março de 1939, aconteceu a primeira reunião, de mais de dez outras, do conselho do plano diretor e, é importante ressaltar, que em todas elas esteve presente algum representante da ACPA, o que é comum acontecer também atualmente. Elaborado a partir de um documento de análise de dados geográficos, produzido pela equipe de Edvaldo Pereira Paiva, o Plano de Urbanização de 1943 foi capitaneado pelo arquiteto e engenheiro Arnaldo Gladosch e dele chamam a atenção pontos que interferem diretamente na área onde se encontra.

O tema essencial do plano era, justamente, a descentralização das funções da cidade, com o foco na criação de avenidas perimetrais. A falta de estacionamento e a pequena caixa-de-rua das vias do centro, junto com o desenho de fluxo radial encontrado em Porto Alegre, trazia problemas de trânsito para a região e, segundo os relatores do plano, com uma população de 300 mil habitantes com tendência a duplicar a cada quarenta anos, o cenário só tendia a piorar. A avenida Júlio de Castilhos, que era um dos “xodós” dos planos anteriores, agora aparecia timidamente apontada como o que seria apenas a ligação da “[...] ‘City’ ao futuro centro ferroviário” (PORTO ALEGRE, 1943, p. 42). Também as sugestões de reloteamento da zona entre as ruas Voluntários da Pátria e Júlio de Castilhos e da implantação de uma estação rodoviária no lugar do Mercado Livre³, indicam a propensão de transformar a área em um ponto de encontro e de acesso a modais de transporte. Apesar desta sugestão, a avenida que mais recebeu atenção, sendo inaugurada também em novembro de 1940, foi a Farrapos, feita com a

³ O Mercado livre foi construído na gestão de Loureiro da Silva, em 1938. conforme consta no Relatório apresentado ao exm^o senhor coronel Osvaldo Cordeiro de Faria d. d. interventor federal pelo prefeito bacharel José Loureiro da Silva. Exercício de 1938, p. 12 . Era um edifício com acentuadas características *Art Déco* que funcionava atrás do Mercado Público e ao lado do Palácio do Comércio.

intenção de ligar a capital à cidade vizinha, Canoas, e às cidades do vale do Sinos. Então, ao que parece, a avenida Júlio de Castilhos acabou tanto perdendo seu sentido inicial de centro comercial e ponto *chic* do *smartismo*, quanto não assumindo o papel de grande conexão metropolitana.

Notamos que esta mudança de foco se deu inclusive, como fenômeno mundial, como parte do mecanismo de mudanças contínuas proporcionadas pelo modernismo e que Berman, novamente, explicita:

O signo distintivo do urbanismo oitocentista foi o bulevar, uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas; o traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas essas mesmas forças. Deparamo-nos aqui com uma estranha dialética, em que um tipo de modernismo ao mesmo tempo encontra energia e se exaure a si mesmo, tentando aniquilar o outro, tudo em nome do modernismo. (BERMAN, 1986, p. 159)

Analisando as resoluções apresentadas no plano de 1943, podemos notar que o Palácio do Comércio foi planejado sob influência de um plano urbanístico, mas inaugurado na vigência de outro, que sugeria uma abordagem diferente para a região. Por isso, seu entorno sofreu radicais mudanças que levaram à sua descaracterização e, sem dúvidas, influenciaram também no funcionamento do edifício.

O primeiro passo para esta alteração se deu quando, em maio de 1941, uma enchente de gigantesca proporção assolou a cidade. A área do centro mais perto do porto, evidentemente, foi uma das mais afetadas (Imagem 07). O Palácio e todos os prédios vizinhos tiveram os seus térreos completamente inundados durante vários dias (FRANCO, 1983). A Praça Parobé, também submersa, acabou ficando completamente danificada e, apesar da preocupação da administração municipal em disponibilizar mais áreas verdes para a população, inclusive no centro da cidade, a falta de espaço para estacionamento de veículos pesou mais na decisão de não restaurar a área (GUIMARAENS, 2012, p. 66). Na década de 1950, como atestam fotografias de época, a praça já havia se tornado um grande estacionamento, pavimentado e com poucas árvores remanescentes (Imagem 08).

Não precisamos nos esforçar muito para imaginar o impacto desta mudança na movimentação de pedestres no térreo do Palácio, mais especificamente na Bolsa de Mercadorias. O espaço que antes proporcionava uma área de descanso, contemplação e encontros, quase como uma antessala da Bolsa, transformou-se em um lugar onde somente as pessoas com automóveis poderiam utilizar e, ainda assim, rapidamente, no momento de deixar e buscar seus carros.

Imagem 07 - A enchente de 1941



Vista aérea da situação da área do Mercado Público, Mercado Livre, Palácio do Comércio e Cais do porto.

Fonte: *Revista do Globo*, Porto Alegre, 15 de novembro de 1941.

Imagem 08 - Praça Parobé década de 1950



Vista do estacionamento instalado no local da praça arborizada.

Fonte: Fotografia de autor desconhecido. Papel, 14x9cm. Acervo Museu de Porto Alegre. Joaquim José Felizardo

Ainda no ritmo de mudanças viárias radicais e alteração do caráter da área central, no final dos anos 1960 chegou a ser sugerida, e inclusive dada como certa, a demolição do Mercado Público, para passagem de uma grande via que ligaria a avenida Júlio de Castilhos à rua Siqueira Campos (GUIMARAENS, 2012). Já nesta época, a avenida Júlio de Castilhos era usada, assim como na atualidade, para escoamento do tráfego de ônibus urbanos que acessam a zona leste e norte da capital.

O plano, que vinha sendo elaborado desde os anos 1940, encontrou maior força para realização na gestão do prefeito Telmo Thompson Flores, no período da ditadura militar que ficou conhecido posteriormente como o do “milagre econômico”, quando o governo federal facilitou a liberação de recursos para infraestrutura rodoviária (GUIMARAENS, 2012). Em 1972, tendo como inevitável a abertura da avenida e a demolição do prédio, a Associação do Comércio do Mercado Público de Porto Alegre chegou a propor a construção de um novo prédio para o Mercado, com a condição de explorá-lo comercialmente por 25 anos⁴, o que pode ser considerado um protótipo das atualmente festejadas parcerias público-privadas (Contracapa, 1972 p. 88). Entretanto, mesmo não sendo nem de longe uma época aberta à debates com os governos, a população, à comando do jornalista Walter Galvani do *Correio do Povo*, movimentou-se em protestos e discussões contra à demolição. Sem encontrar uma solução, a polêmica se prolongou até o fim de mandato de Flores. Guilherme Vilella, seu sucessor, eliminou a possibilidade de realização do projeto e logo o prédio do Mercado foi tombado (GUIMARAENS, 2012).

Também na administração de Thompson Flores, que durou de 1969 a 1975, foi construído o muro da Mauá e demolido o Mercado Livre, para dar espaço a um estacionamento municipal, já que o espaço do estacionamento da Praça Parobé havia sido transformado em terminal de ônibus urbanos. Esses três eventos também surtiram impacto no Palácio. O intenso trânsito de ônibus na frente do que é considerada sua fachada principal fez com que aumentasse significativamente o fluxo de pessoas no local, porém continuava sendo um movimento de passagem rápida e não de encontros e contemplação, o que provavelmente foi a razão do declínio do reconhecimento do edifício como marco arquitetônico da cidade por parte da população. A construção do muro da Mauá, além de levantar uma polêmica que dura até hoje⁵, gerou uma

⁴ Deve ser salientado que, na mesma edição deste jornal, a matéria, na página 80, intitulada “Perimetral invadirá Breve o Quarteirão Universitário”, noticia a inevitável demolição de parte dos edifícios do campus central da UFRGS, que deveriam dar passagem à primeira perimetral, a qual conectaria o elevado e túnel da Conceição à atual Loureiro da Silva e à avenida Beira Rio. Uma história bastante interessante e complexa, que merece mais atenção em outro momento.

⁵ O muro da Mauá foi planejado e construído para a contenção de possíveis enchentes do porte daquela de 1941. A solução sempre foi questionada tanto no quesito estético quanto técnico. A estrutura separou parte da cidade do lago,

enorme barreira entre a avenida Mauá e o porto da capital. A fachada do Palácio voltada para esta avenida sofreu principalmente no nível do térreo, onde havia o acesso ao café. O que era um acesso de lazer, descontração e, também, local de negócios, que proporcionava a ligação do prédio à recursos naturais, como um respiro da metrópole, transformou-se em saída para um corredor fechado de uma via expressa. Com esta configuração, não é de se admirar que, mais tarde, esta porta do térreo seria eliminada.

Em meados da década de 1970, mais um acontecimento afetou as funcionalidades originais do edifício. A Bolsa de Mercadorias⁶, que teve sua idealização em forma de lei em 1918, teve suas atividades encerradas no dia 16 de maio de 1975, em razão da mudança das condições do comércio (FRANCO, 1983).

Em 1981, o terreno do estacionamento municipal começava a ser preparado para a construção da “Estação Mercado” do sistema de trens metropolitanos Trensurb. Inaugurada em 1985, a estação tem suas funções realizadas no subterrâneo, mas sua grande e redonda estrutura de cobertura sobe ao nível da rua. Ao redor desta cobertura foi feito um trabalho escultórico de paisagismo com estruturas formando taludes gramados e foi deixado um espaço livre com calçada contínua até a entrada lateral do Palácio, em uma tentativa de torná-lo parte desta praça (Imagem 09). Projeto que acabou não durando muito tempo, pois logo foi aberta novamente a rua para a passagem de ônibus que davam acesso à Praça Parobé (Imagem 10).

interrompendo a visão e o fluxo de pessoas entre uma importante parte do centro da capital e as movimentações comerciais do porto. A eficiência técnica da solução nunca foi testada na prática, já que desde 1941 nenhuma enchente de proporções semelhantes aconteceu em Porto Alegre.

⁶ A Bolsa de Mercadorias foi fechada em 1975 em razão da mudança das condições do comércio. Tratava-se de um espaço para a negociação de produtos agrícolas provenientes do interior do estado. Primeiramente instalada no Mercado Público Municipal, ela foi transferida para o térreo do Palácio do Comércio em 1940 (FRANCO, 1983; GUIMARAENS, 2012).

O sistema Trensurb é todo de superfície (apenas a estação Mercado é subterrânea) e a plataforma da estação Mercado, localizada entre o muro e a avenida Mauá e estendida desde a estação até o fim da quadra conformada pelo Palácio, acabou aumentando ainda mais o bloqueio da via em relação ao Guaíba, agravando também os já acima citados problemas causados pelo muro.

Imagem 09 - Avenida Júlio de Castilhos, década de 1980



Vista da cobertura da recém inaugurada estação Mercado do Trensurb.

Fonte: Floriano Ferreira Antonieto | Papel, 30x40. Acervo Museu de Porto Alegre. Joaquim José Felizardo

Imagem 10 - Praça Parobé, década de 1980



Vista do terminal de ônibus da antiga Praça Parobé.

Fonte: Floriano Ferreira Antonieto | Papel, 30x40 cm. Acervo Museu de Porto Alegre. Joaquim José Felizardo

Não foram encontrados documentos que explicassem o que ocorreu no espaço da Bolsa desde seu fechamento, entretanto, plantas encontradas no Acervo da empresa Azevedo Moura e Gertum, responsável pela construção do Palácio, indicam que houve uma reforma, tanto no térreo quanto em outros andares do edifício, em 1985. Através de fotos da época, chegamos à conclusão de que a reforma do térreo se deu com intuito de adaptar o lugar para a instalação de uma agência do Banco do Brasil. As plantas mostram que foi nesta reforma que as portas de acesso ao café pela avenida Mauá foram retiradas e fechadas com alvenaria (Imagens 11 e 12). Provavelmente, foi em algum momento, entre o final dos anos 1980 e o início dos 1990, que a Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCIS-RS) se instalou no local. Agora ela ocupa todo o térreo – onde opera o atendimento ao público e guarda seu arquivo – e parte do segundo e terceiro andares do edifício – onde se localizam seu setor administrativo e de treinamento.

Imagem 11 - Avenida Mauá



Vemos o Palácio do Comércio a esquerda e a plataforma da estação Mercado do Trensurb a direita.

Foto da autora em julho de 2017

Imagem 12- Palácio do Comércio. Fachada Avenida Mauá



Situação atual das portas de acesso ao café, fechadas em 1985.

Foto da autora em julho de 2017

Nos primeiros anos do século XXI, tanto o entorno quanto o próprio edifício passaram por reformas que alteraram seus aspectos, mas não suas funções.

Ao completar 60 anos, no ano 2000, o Palácio passou por uma revitalização. No mesmo ano, foi entregue à população a nova estrutura do terminal de ônibus Parobé, planejada para organizar os pontos e fluxo dos ônibus. Projetada pelo escritório paulista Borelli & Merigo, a estrutura até melhorou a circulação na área, porém as soluções plásticas e projetuais questionáveis e a enorme quantidade de linhas de ônibus ali destinadas o transformam em um dos lugares mais tumultuados da cidade.

A única estrutura remanescente da antiga Praça Parobé é o pequeno edifício do Terminal Ruy Barbosa (GUIMARAENS, 2012, p. 67), que funcionava como ponto de ônibus e atualmente abriga bancas que vendem lanches (Imagens 13 e 14). Existe também uma estrutura em aço, mais contemporânea, que concentra bancas de vendedores de hortifrúti. Infelizmente, essa estrutura está ofuscada pelos abrigos de ônibus do terminal, e, como foi visivelmente relegada do projeto do escritório paulista⁷, ela acaba atravancando o caminho de quem necessita chegar aos ônibus, ao mesmo tempo que não oferece espaço confortável para as pessoas fazerem compras. Com um pouco mais de cuidado na hora do projeto, o espaço poderia ter se tornado em um agradável ponto de compras e serviços para os passageiros que aguardam suas conduções. Também não existe mais nenhuma vegetação, no espaço que já foi um belo jardim e que, agora, se encaminha para o total esquecimento na memória coletiva da cidade.

⁷ Não foi possível levantar se o escritório paulista foi responsável pelo projeto de toda a área ou somente do terminal central, mas, da mesma maneira, seria papel da prefeitura organizar as demandas de melhor forma.

Imagem 13 - Placa de identificação da Praça Parobé



Desenho de quando era a Doca das Frutas.
Foto da autora em novembro de 2017.

Imagem 14 - Antigo abrigo do terminal de ônibus



Atualmente ali funcionam lanchonetes. Junto dele, as proteções das paradas atuais.
Foto da autora em novembro de 2017.

Em 2008, foi entregue a reforma do largo da Estação Mercado do Trensurb. Com o nome de Praça da Revolução Farroupilha, o espaço se conforma como uma praça seca e tem a estrutura da cobertura da estação do Trensurb servindo como base para um grande painel de azulejos, pintados por Danúbio Gonçalves. O painel, com 555 peças, financiado por uma rede de supermercados, apresenta, de forma apoteótica, alguns personagens da Revolução Farroupilha. Nos acessos à estação, foram construídas coberturas em concreto armado, uma delas com a forma de um grande arco, que ocupa quase a totalidade do lado da avenida Júlio de Castilhos, bem junto ao Mercado. Também foi executada a renovação da estação com adaptações de acessibilidade, e um prolongamento da avenida Borges de Medeiros até a Avenida Mauá, o que tornou possível a relocação de algumas paradas de ônibus.

O projeto da reforma não foi feito por concurso público de arquitetura, como seria o recomendado, dado o impacto da obra no cotidiano da cidade, mas através de licitação por menor valor. Atualmente, a praça, que poderia ter-se tornado um local de descanso e encontros, se tornou apenas um espaço aberto vazio, sem vida, e sem nenhuma vegetação. Não existem bancos, porém algumas pessoas utilizam a base do mastro das bandeiras (também uma adição do projeto de renovação) como assento improvisado; igualmente, não foi reservada nenhuma área sombreada para amenizar o calor que assola a capital durante o verão. A praça, assim, não é utilizada nem como local de passagem, já que os acessos ao Trensurb ficam colados no Mercado Público e o outro lado da avenida Mauá é bloqueado pela plataforma. A conexão de fluxo com o Palácio do Comércio é praticamente inexistente, pois aquela entrada do edifício é restrita a funcionários da ACPA e da Junta Comercial do RS, sendo reservada para carga e descarga de suprimentos.

A combinação do Terminal Parobé e da praça da Estação Mercado concretizam a ideia de expulsão das pessoas daquela região do centro, reafirmando a tendência da modernidade que busca a ordenação da cidade baseada na velocidade das dinâmicas de trabalho. Não parece ser do interesse dos projetistas e patrocinadores dos locais públicos que existam lugares para “acúmulo de gente desocupada”. Berman nos fala que o problema do desinteresse na qualidade dos espaços públicos surgiu da própria falta de discussão sobre a modernidade e como ela modificou a postura dos governos e sociedade em relação à ideia de democratização dos espaços públicos. Como consequência, esse descuido gerou, a partir já dos anos 1970, a aceleração da “[...] desintegração do nosso mundo em um aglomerado de grupos de interesse privado, material e espiritual, vivendo em mônadas sem janelas, ainda mais isolados do que precisamos ser” (BERMAN, 1986, p. 32–33).

Quando da reciclagem, em 2000, o Palácio não estava sob nenhuma lei de tombamento ou qualquer outra proteção legal referente à sua conservação, além da lei de doação, de 1929, a qual explicita apenas que o prédio não pode assumir outra função. Na gestão de José Fogaça (2005–2010), foi aprovada e assinada, pelo prefeito em exercício Eliseu Santos, a Lei Complementar nº 601, de 23 de outubro de 2008, que trata da criação de um “Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município”. Seguindo a prescrição, foram listados e fichados imóveis localizados em diversas regiões da cidade, os quais foram classificados como “Estruturação” e “Compatibilização”.

O Palácio do Comércio está no inventário, inserido na categoria “Estruturação”. Infelizmente, apesar de diversas solicitações, não foi possível o acesso à ficha elaborada pelo EPAHC, na qual a prefeitura explica o motivo do prédio ter sido colocado na categoria. Segundo o artigo 10 da citada lei, “As edificações Inventariadas de Estruturação não podem ser destruídas, mutiladas ou demolidas, sendo dever do proprietário sua preservação e conservação”, porém, não entra em detalhes sobre qual o tipo de conservação deverá ou poderá ser realizada e menos ainda sobre qual a estratégia de conservação e preservação de suas obras interiores. No caso do Palácio, que possui diversos itens de interesse cultural em seu interior, seria recomendável que se realizasse o processo de tombamento, já que a preocupação em manter os elementos conservados varia conforme o grupo que assume a gestão temporariamente. O tombamento garantiria que os projetos de conservação fossem feitos somente por pessoas habilitadas, além de abrir maiores possibilidades de financiamento para restauros e recuperações necessárias.

Passados quinze anos da reciclagem, já apareciam sinais de desgaste e necessidade de manutenção. O grande movimento de ônibus, caminhões e automóveis ao redor do edifício afeta

muito sua fachada, com o acúmulo da fuligem da queima dos combustíveis. Na fachada, inclusive, existem pontos de deterioração que estão gerando infiltração para o interior do Salão Nobre. Foi então que, em 2015, foi aprovado, através da portaria nº 318, de 03 de junho, do Ministério da Cultura, dentro da Lei Rouanet, o plano para restauração interna e externa do edifício, a produção de um livro sobre o trabalho e também a criação de um museu.

Em reportagem publicada no *Jornal do Comércio*, é citada como responsável pelo projeto aprovado pela Lei Rouanet a ONG Instituto Patulus, porém não está disponível praticamente nenhuma informação sobre ela. A ACPA tinha autorização para captação de recursos junto a empresas até dezembro de 2018 e a intenção era de ter atingido a meta até metade de 2016 e assim ter dado início à primeira fase da reforma, relativa à recuperação das fachadas. Todavia, esta primeira fase não iniciou e não possui qualquer previsão de realização.

Seguindo uma tradição de participação nas decisões referentes a modificações do Plano Diretor e a outras intervenções de impacto na organização urbana da capital, a ACPA, em 2017, lançou, segundo palavras do presidente Paulo Afonso Pereira, “[...] alternativas [...] para que a sociedade organizada, em conjunto com o Estado, encontre o melhor caminho para a retomada do desenvolvimento” (Praça do Comércio nº 2, de maio de 2017, Editorial, p. 3). Em sua publicação *Praça do Comércio* nº 2, de maio de 2017, são apresentadas as propostas da ACPA, que focam basicamente na consolidação de PPPs (parcerias público-privadas), para a construção de novas estruturas ou para a solução de crises em negócios existentes. Entre as propostas para a área central, destacam-se as propostas para o Mercado Público e o Cais Mauá.

A respeito do Mercado, a ACPA defende, apoiando o atual prefeito, Nelson Marchezan Jr., que ele tenha sua gestão assumida por uma empresa privada: essa controlaria as despesas e cobraria condomínio dos locatários, o que na verdade significaria a privatização do espaço, já que dificilmente alguma empresa assumiria a gestão sem garantia de lucro. Essa garantia de lucro, embora compreensível – inclusive em vista do sistema capitalista que rege nossa sociedade –, apresenta riscos para os interesses da população que o financiou até o momento. Sobre a revitalização do Cais Mauá, a questão é ainda mais delicada, já que a proposta⁸ em trâmite envolve a construção de estruturas que gerariam grande impacto urbano. A empresa que ganhou a licença de exploração do terreno, afirma que o projeto só se viabilizaria se, em troca da

⁸ Proposta esta que nunca ficou muito clara. Depois de anos concedida a licença para a empresa construtora, ela não apresentou garantias de aporte para a realização do projeto inteiro e mesmo o projeto nunca foi explicado de forma satisfatória para a população. Atualmente ela se encontra embargada por conta de irregularidades no cumprimento do contrato. O local se encontra fechado e abandonado. O acesso ao público foi proibido desde a concessão à empresa *Cais Mauá*.

restauração dos armazéns tombados, fossem construídos um grande *shopping center* colado na Usina do Gasômetro (na beira do Guaíba, formando mais uma barreira entre ele e a cidade) e três torres comerciais de 33 andares cada (estas próximas ao Palácio do Comércio, no Setor Docas).⁹ O IAB-RS e grupos da sociedade civil se uniram para questionar a realização do projeto, que apresenta diversos problemas tanto funcionais, quanto fiscais.¹⁰ Esse projeto ainda levanta questionamentos sobre qual a parte da população se beneficiaria de tal espaço. Ao firmar uma PPP, como citado no caso do Mercado Público, a empresa construtora e gestora deverá ter o seu lucro garantido e, no caso do Cais, o lucro viria na forma de especulação imobiliária, utilizando um terreno público, fato que apresenta problemas já na sua essência.

A Associação, ao assumir essas posições perante a cidade, tanto no passado quanto no presente, representa bem o agente da modernidade paradoxal que Berman descreveu, que constrói destruindo, que apoia a mudança e o progresso definidos por seus interesses imediatos, mesmo correndo o risco de ter suas próprias estruturas físicas atingidas. As alterações no trânsito e no uso dos espaços adjacentes não levando em conta a posição do Palácio no espaço físico da cidade fizeram com que o edifício ficasse isolado no meio da colcha de retalhos de planos.

Este artigo não se constitui como espaço para julgamentos, mas sim de reflexão, a mesma que Berman propõe, quando observa as mudanças cunhadas pelo modernismo desde o século XIX e que geraram diversas situações problemáticas no decorrer do século XX, no exemplo do entorno do Palácio do Comércio.

O caso do Palácio do Comércio, portanto, é exemplar de como as más condições dos arranjos dos espaços públicos impactam na percepção e no reconhecimento dos edifícios que compõem aquele espaço urbano. Ao analisar a documentação referente à sua construção e à sua posição no plano de desenvolvimento urbano da região, mostrou-se inevitável trazer à tona, paralelamente, uma parte da história econômica, política, cultural e social da cidade. A resposta para a pergunta inicial do porquê de este edifício, de comprovada importância, não ser

⁹ Informações fornecidas apenas por escrito pela empresa Cais Mauá em sua página na internet. Disponível em <<http://vivacaismaua.com.br>>. Acesso em 15 de novembro de 2017. Os “desenhos” apresentados são apenas perspectivas ilustrativas da recuperação dos armazéns existentes. Não é mostrado nem a volumetria das torres. A construção da perspectiva do centro, na área do Palácio do Comércio está inclusive errada, apresentando um edifício alto no centro do Terminal Parobé.

¹⁰ O caso é bastante complexo e já foram realizadas diversas discussões públicas que dariam pelo menos mais três páginas de discussão. Como o objetivo aqui é somente citar um posicionamento da ACPA perante a situação, deixo como referência a última notícia que informa sobre as ações do IAB-RS no sentido de reforçar a fiscalização do projeto e do cumprimento das leis referentes ao empreendimento IAB-RS denuncia irregularidade no projeto Cais Mauá (*Jornal do Comércio*, 01 de agosto de 2017).

reconhecido ou lembrado por grande parte da população, acabou se revelando, portanto, durante o processo de pesquisa.

Pode-se dizer que o Palácio foi sendo “comido pelas beiradas”, pelos planos urbanísticos e novas demandas da metrópole moderna, e teve seu projeto primordial parcialmente descaracterizado. A avenida que nunca foi *chic*, o porto que nunca chegou a ter o movimento esperado e a praça transformada em estacionamento –e, mais tarde, em terminal de ônibus – fizeram seus acessos e o espaço do térreo perderem sua qualidade agregadora, tornando-os, ao contrário, isolados e de difícil aproximação.

Igualmente, este problema se mostra como um sintoma de projetos de arquitetura e urbanismo que são feitos a partir de soluções isoladas, sem levar em conta o contexto histórico mais amplo nos quais eles estão ou serão inseridos. A partir desses apontamentos, portanto, se torna imprescindível a movimentação em defesa de um pensamento ampliado de desenho urbano, envolvendo disciplinas que abarcam diferentes interesses que aparentemente não influenciariam no resultado final, como a História e a História da Arte, mas que na verdade se tornam essenciais para o projeto urbano interessado em garantir o bem estar da população a que serve.

Fontes:

Associação Comercial de Pôrto Alegre. In: *Correio do Povo/Fôlha da Tarde*. Porto Alegre, 05 de novembro de 1940. Suplemento comemorativo do bi-centenário de Porto Alegre, p. 17.

CAMPOS, Josino. Picareta remodeladora. In: *Correio do Povo/Fôlha da Tarde*. Porto Alegre, 05 de novembro de 1940. Suplemento comemorativo do bi-centenário de Porto Alegre, p. 3.

Palácio do Comércio: Projeto aprovado pela prefeitura. Plantas, cortes, fachadas e estrutural. Nº processo: 5499/37.

PORTO ALEGRE. Lei nº 260, de 17 de dezembro de 1929. Autorisa a concessão de um terreno à Associação Commercial de Porto Alegre.

PORTO ALEGRE. Relatório do Projecto de Melhoramentos e orçamentos apresentado ao intendente municipal José Montaury de Aguiar Leitão pelo engenheiro architecto João Moreira Maciel da comissão de melhoramentos e embelezamento da capital, 1914. Publicação de 1927.

PORTO ALEGRE. Expediente Urbano de Porto Alegre por Edvaldo Pereira Paiva Eng^o Civil Especializado em Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura de Montevideú. 1942

PORTO ALEGRE. Um plano de urbanização. Colaboração técnica do urbanista Edvaldo Pereira Paiva. 1943

PORTO ALEGRE. Lei Complementar Nº 601, de 23 de outubro de 2008. Dispõe sobre o Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.

PRAÇA DO COMÉRCIO. Porto Alegre, Associação Comercial de Porto Alegre, maio 2017, nº 2. 38 p.

REVISTA DO GLOBO – A GRANDE ENCHENTE DE 1941 – NARRATIVA E REGISTRO FOTOGRÁFICO DO ESPANTOSO FLAGELO QUE ASSOLOU O RIO GRANDE DO SUL [edição especial]. Porto Alegre, Livraria do Globo, maio de 1941. 40 p.

Referências Bibliográficas:

ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte como História da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ARGAN, Giulio Carlo. Arte Moderna. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

BERMAN, Marshall. Tudo que é Sólido Desmancha no Ar. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CHOAY, Françoise. A Alegoria do Patrimônio. São Paulo: UNESP, 2001.

FRANCO, Sérgio da Costa. Porto Alegre e seu Comércio. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983.

GUIMARAENS, Rafael. Mercado Público: Palácio do Povo. Porto Alegre: Libretos, 2012.

MONTEIRO, Charles. Porto Alegre: Urbanização e modernidade. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

SOUZA, Célia Ferraz de. Plano Geral de Melhoramentos De Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

LUZ, Maturino Salvador Santos da. *“Ide a todos a José”* – A Arquitetura de Joseph Franz Seraph Lutzenberger (1920–1951). 2004. 323 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, 2004.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2006.