

## O PLANO GERAL DE VIAÇÃO, DE 1913: UMA POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO QUE ORIENTOU O DESENVOLVIMENTO E A URBANIZAÇÃO DO RIO GRANDE DO SUL

Luís Francisco Da Silva Vargas, Maria Soares De Almeida  
PROPUR - Faculdade de Arquitetura / Universidade do Rio Grande do Sul  
luischico@cpovo.net, maria.sdealmeida@gmail.com

### RESUMO

Nas três primeiras décadas do século XX, durante a Primeira República brasileira, o Estado do Rio Grande do Sul passava por grandes obras. A construção e abertura de estradas, ferrovias e canais fluviais estavam aliadas ao plano de colonização das terras situadas ao norte do estado e ao aumento populacional que, conjuntamente, com as obras de saneamento fizeram com que o poder público estadual se confrontasse com uma nova realidade - a da organização urbana. Tudo isto estava dentro de uma conjuntura nacional e mundial em que se constituíram no imaginário social as ideias modernizantes e de vanguarda, que também se refletem nas grandes obras de infraestrutura da época. Dentro deste contexto, o Governo do Estado através da Secretaria das Obras Públicas (SOP), desenvolveu, fiscalizou, coordenou e executou projetos, planos, legislações, obras de infraestrutura e intervenções urbanas e regionais, que passa a ser, na época, sinônimo de urbanização e modernidade. Este estudo está referenciado pelos Relatórios anuais da SOP, das primeiras três décadas do século XX. Neste período novas cidades coloniais foram construídas, além do projeto para a nova "cidade das águas" de Iraí. Novas acepções e termos começam a ser empregados como a terminologia "urbanismo", que é utilizada pela primeira vez nos dois volumes, dos Relatórios de 1927, para designar as obras de saneamento urbano da capital: "Saneamento e Urbanismo de Porto Alegre". Também são feitas referências a urbanistas como Saturnino de Brito e Camilo Sitte. Este artigo trata do surgimento do urbanismo e do planejamento urbano e regional moderno gaúcho, no século XX, que se materializou através do Plano Geral de Viação, de 1913.

**PALAVRAS-CHAVE:** Evolução Urbana no Rio Grande do Sul. História do Urbanismo no Rio Grande do Sul. História do Planejamento Urbano e Regional no Rio Grande do Sul.

## PLAN GENERAL TRAFFIC, IN 1913: A PUBLIC POLICY OF THE STATE ORIENTED DEVELOPMENT AND DEVELOPMENT OF RIO GRANDE DO SUL .

### ABSTRACT

*In the first three decades of the twentieth century, during the First Brazilian Republic, the state of Rio Grande do Sul was undergoing great changes regarding its infrastructure. The construction and the opening of roads, railways and river canals were aligned to the plan for landing colonization in the north of the state and to the population increase. Those two factors combined with sanitation workmanships made the local government face a brand new reality: that of urban organization. All of that was soaked in a world and country scenario that would influence the social imaginary with its modernizing and avant-garde ideas – reflected in the major infrastructure works of that time. Therefore, it was in this context that the public power, through the Department of Public Craftmanships (Secretaria de Obras Públicas, SOP), developed , audited, coordinated and executed projects , plans , laws , infrastructure works and urban and regional operations, which happens to be at the time synonymous with urbanization and modernity. This study referenced by this annual reports of the SOP, the first three decades of the twentieth century. In this period new colonial cities were built, in addition to the project for the new city of Iraí so-called "cidade das águas". New meanings and terms begin to be used as the term "urban", which is used for the first time in two volumes, the 1927 reports, to designate the works of urban sanitation in the capital: " Sanitation and Urban Planning of Porto Alegre ." References are made to city planners as Saturnino de Brito and Camillo Sitte. This article discusses the sprouting of the gaucho (i.e. a person from Rio Grande do Sul) modern urbanism in the 20th century, that materialized through the General Transportation Plan – Plano Geral de Viação - , in 1913.*

**KEY-WORDS:** Urban development in Rio Grande do Sul. Urban history in Rio Grande do Sul. History of Urban and Regional Planning in Rio Grande do Sul.

## INTRODUÇÃO

Este artigo aborda o Plano Geral de Viação do Estado do Rio Grande do Sul, instituído em 19 de abril de 1913, que compreendia “[...] a viação de rodagem, a viação ferrea e a viação fluvial (sic)” (SOP, Relatório de 1899: 16). A pesquisa e o estudo dos Relatórios anuais da SOP, das primeiras três décadas do século XX, embasam e dão autenticidades as informações aqui dispostas. Amparado pela história urbana, este artigo se propõe a expor de maneira abrangente as efetivações, incidências, repercussões e permanências que este Plano teve sobre a cidade e o território do estado do Rio Grande do Sul.

Este Plano estava alicerçado em uma concepção desenvolvimentista, segundo a qual as redes de viação exerceriam um papel de intercâmbio comercial e social entre as regiões do estado. Notadamente, teve função de planejamento estratégico, orientando a administração estadual na implantação de políticas estatais. Por intermédio do Plano Geral de Viação, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através da Secretaria das Obras Públicas (SOP), fiscalizou, coordenou, desenvolveu e executou projetos, planos, legislações, obras de infraestrutura e intervenções urbanas e regionais.

O Plano Geral de Viação integrava a colonização das terras situadas ao norte do estado, (impulsionada devido ao aumento populacional); o projeto para novas cidades e núcleos coloniais; a construção de prédios públicos e a criação de infraestruturas urbanas. Entre estas últimas, se destacam em dotar as cidades de redes de saneamento, (captação e abastecimento de água; rede hidráulica; esgotos e drenagem), assim como, de projetos de expansão da cidade, baseados na implantação e expansão das redes de saneamento.

Sobressaíram-se os projetos para os novos núcleos coloniais, principalmente, situados no norte do território do estado, organizados pela Diretoria de Terras e Colonização, destacando-se o Engenheiro Carlos Torres Gonçalves, chefe desta Diretoria. Também se ressaltam os projetos de saneamento e expansão urbana, que foram organizados pelo Engenheiro Saturnino Rodrigues de Brito e pela Comissão de Saneamento do Estado, para algumas das principais cidades do interior gaúcho. Destaca-se também o Engenheiro Antonio de Siqueira, chefe desta Comissão.

Este Plano objetivava, sobretudo, a construção de redes de transportes que interligassem as diversas regiões do estado, - desde as regiões com cidades já consolidadas, até as que estavam em povoamento, com novas cidades sendo constituídas. Estas redes abrangiam três tipos de modal: rodoviário, ferroviário e aquaviário. Foram construídas e abertas estradas de rodagem, ferrovias e canais fluviais, assim como, a construção de estações ferroviárias, portos fluviais e marítimos.

Com a efetivação do Plano Geral de Viação o estado vivenciou uma experiência de planejamento regional integrado, em um processo que envolvia o desenho urbano e práticas simultâneas de intervenção e regulação do poder público estadual sobre o território, sob a orientação da SOP. Todos estes fatores se encontravam imersos numa conjuntura nacional, que convergiram para que se constituíssem no imaginário social as novas ideias modernizantes e de vanguarda, que se refletem nas grandes obras de infraestrutura da época.

O território e a cidade se organizam e se moldam conforme o grau de desenvolvimento social, cultural e técnico da sociedade, (SANTOS, 1996). A pesquisa histórica torna-se uma tarefa complexa, quando se trata da interpretação da produção humana sobre o espaço urbano e do território, pois, não se trata apenas do espaço material, mas do espaço histórico, temporalizado e materializado pelos acontecimentos que o constituem. Ao descrever, analisar e interpretar a história, este artigo não se propõe a realizar uma abordagem somente técnica e descritiva. Neste sentido, que práticas sociais, políticas, representações coletivas, vivências, discursos e imagens devem ser considerados e interpretados.

## O PLANO GERAL DE VIAÇÃO – AS IDEIAS EM CIRCULAÇÃO E A CONJUNTURA NACIONAL E INTERNACIONAL NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Desde o seu nascimento, as cidades vêm exercendo papel protagonista na sociedade e na história da civilização. Sua diversidade e infinidade de simbologias e significados sempre estiveram ligadas a ordens e padrões ideológicos, que lhes concedem estruturação e forma, assim como, ordem arquitetônica, estética e geométrica. O mesmo se aplica ao seu território circundante, que também é modificado pela ação humana.

As cidades brasileiras e gaúchas não se diferenciavam dos centros urbanos do Velho Mundo em relação aos problemas enfrentados após a Revolução Industrial (SOUZA, C. F. de., 2010). Embora, as medidas estatais de obras, projetos e planos que foram implantados no Rio Grande do Sul, principalmente, nas primeiras décadas do século XX, tivessem características endógenas próprias, não podemos falar desse período histórico, que vai desde a proclamação da República no Brasil, até meados da década de 1930, sem desvinculá-lo da conjuntura e do pensamento europeus da época. Estas ações estavam inseridas no contexto das transformações impostas pela Revolução Industrial aos países em industrialização, no intuito de se adequarem às circunstâncias que a modernidade exigia.

A Revolução Industrial, iniciada em meados do século XVIII, na Inglaterra, proporcionou mudanças na matriz econômica, que era baseada na agropecuária e no trabalho artesanal, para um novo paradigma fundamentado no modo de produção fabril. Durante o século XIX, esse modelo se expandiu para as principais nações europeias e para os Estados Unidos. No final do século XIX e começo do século XX, chegou às nações periféricas, como o Brasil. Nesse momento de expansão, os países já industrializados encontravam-se num segundo estágio, denominado Revolução Científico-Tecnológica.

Após a Revolução Industrial, com o intenso crescimento de problemas nas cidades, a área de atuação do urbanismo mudou: em lugar de atender apenas aos desejos de valorização das figuras dos reis e da Igreja, se voltou aos problemas gerais da sociedade. Assim, em meados do século XIX, o urbanismo surge como disciplina, abordando, principalmente os aspectos, saneamento, circulação e embelezamento, na estruturação da administração pública.

O ideário moderno que se constituía, preconizava que as cidades deveriam ser fisicamente higiênicas, salubres, belas, arborizadas, racionais, eficientes, ordenadas, planejadas e moralmente sãs. As principais referências eram grandes reformas das cidades europeias no século XIX: Paris, Barcelona, Viena e Londres. Mas, sobretudo, foram às transformações de Paris, ou seja, ao chamado modelo haussmanniano, que serviram como modelo. No século XIX, entre os anos de 1853 e 1869, o prefeito de Paris, Barão Haussmann (1809-1891) realizou uma profunda transformação urbana na cidade. Através de um esquema viário, Paris foi redesenhada. O antigo tecido medieval foi interligado a áreas isoladas da cidade; milhares de casas e cortiços foram arrasados para dar lugar a largas avenidas (boulevards), rótulas (rond-points), além de parques, jardins públicos e mobiliários urbanos.

O modelo haussmanniano se originou da crise que, em meados do século XIX, as cidades nos países industrializados passavam, devido ao crescimento urbano estimulado pela industrialização, o que ocasionou uma intensificação da vida urbana, o aumento da população, a densificação das construções, a falta de saneamento, juntamente com um trânsito intenso de pessoas e mercadorias. A abrangência deste modelo encontrava-se na resolução desses problemas, até a composição da estrutura administrativa do executivo (funcionários, técnicos e equipe de engenheiros) e de seus serviços públicos.

Os novos paradigmas sociais e culturais, advindos da Revolução Industrial, eram acompanhados por crescentes demandas de justiça social, combinadas com o aumento dos direitos políticos da população. Despontavam, na Europa, filosofias e movimentos intelectuais como o Iluminismo, que pregava o “[...] *supremo valor social da inteligência e, em consequência, a crença na grande utilidade da razão para o progresso social*” (ROSEN, 1994: 14). Estas foram as circunstâncias que motivaram vários pensadores e filósofos a elaborar novos estudos a respeito da sociedade. Com isso, foram criados novos sistemas e ideologias políticas, que propunham uma reforma social. Um destes reformadores foi o francês Auguste Comte (1798-1857).

O conjunto de preceitos do sistema comteano era possuidor de um projeto social baseado em leis pretensamente científicas, que detinham um programa de reformas, constituindo-se em uma corrente ideológica e filosófica: o positivismo. Seus objetivos eram renovar a sociedade, promover o bem comum, o conforto espiritual, físico, moral e material. Mais tarde, esse conjunto de preceitos transformou-se em uma doutrina religiosa.

Essas teorias e reflexões detiveram forte prestígio junto a intelectuais, políticos e cientistas brasileiros. No Rio Grande do Sul, as ideias positivistas arregimentaram muitos adeptos e exerceram forte influência, tanto em sua versão religiosa como na sua forma ideológica e filosófica, que foi interpretada politicamente. O Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) distinguia-se de outros partidos republicanos regionais brasileiros por ter um programa que era fortemente alinhado às teorias de Auguste Comte.

Auguste Comte estudou na Escola Politécnica, instituição fundada em 1794, originária da Revolução Francesa, proveniente do desenvolvimento da ciência e da tecnologia acarretada pela Revolução Industrial. Comte instituiu que a ciência é a única forma válida de conhecimento, obtido através da observação dos fenômenos naturais e da experimentação, chamadas por ele ciências positivas. (CUPANI, A. O., 1985). Dessa forma, explicações científicas baseadas na metafísica ou na pura especulação deveriam ser rejeitadas por serem desprovidas de fundamento, (WEIMER, 1992).

Comte foi discípulo de Saint-Simon, (1760-1825), reformista francês nascido em Paris, que foi um dos principais socialistas utópicos e um dos fundadores do socialismo moderno. Preconizava que a ciência era o principal motor do progresso humano. Concebeu uma sociedade dominada por cientistas e industriais, entre os quais incluiu banqueiros, comerciantes e operários. Começou a se projetar como teórico do socialismo com o livro “*Lettres d'un habitant de Genève à ses contemporains*”, de 1802, no qual defendia uma nova religião baseada na ciência e dedicada ao culto de Newton, propondo que os cientistas tomassem o lugar dos padres para conduzir a era Moderna. Criou um fervoroso grupo de adeptos, conhecido como saint-simonistas. Entre os quais, figuravam políticos, banqueiros, engenheiros e escritores influentes, (D.E.C., Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, 20 jun. 2009-20 mai. 2011).

O decreto da abolição da escravidão, em 13 de maio de 1888, incorporou-se a um conjunto de influências que concorreram para a proclamação da República no Brasil, em 15 de novembro de 1889. A partir do regime republicano, as mudanças de ordem econômica e social intensificaram-se, sendo acompanhadas de uma crescente urbanização. Ressalta-se que essas mudanças eram requeridas pelas novas exigências sociais, tecnológicas e econômicas advindas da modernidade, que garantiriam o bem-estar social e o respectivo desenvolvimento econômico, industrial e tecnológico (ROSEN, 1994).

O intenso processo de transformações sociais, econômicas e culturais originadas pela Revolução Industrial, que se operou em escala mundial no final do século XIX e nas primeiras décadas do XX, também influenciou e impôs uma modernização urbanística no Brasil. Durante esse período, ocorreram no Brasil projetos e obras desenvolvidos por engenheiros civis, que estavam relacionados com a questão do saneamento, da ocupação do território, da urbanização e dos melhoramentos nas cidades. Outra questão nevrálgica era a da circulação e da mobilidade espacial no território: construções de ferrovias, aberturas de canais fluviais e de estradas de rodagem. Incluem-se nessas obras, a reforma e a ampliação dos portos das principais cidades portuárias brasileiras (Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Niterói e Vitória). No Estado do Rio Grande do Sul se sobressaem as reformas e ampliação dos portos fluvial de Porto Alegre e marítimo de Rio Grande. Estas obras de

mobilidade estavam ligadas à questão econômica, ao povoamento, ao escoamento da produção e ao desenvolvimento industrial.

Nas cidades, a questão da circulação também se materializou na abertura, no alargamento, prolongamento e regularização da malha e do sistema viário. As ruas eram alargadas para serem adequadas aos novos meios de transporte, sobretudo, o bonde. Em decorrência disso, houve a criação de índices de alinhamento dos lotes urbanos em frente às vias, juntamente com taxas de aproveitamento das edificações dentro dos terrenos.

Com a proclamação da República, a conjuntura política do período estava diretamente influenciada pelo rearranjo das forças econômicas e políticas do país. O lema “ordem e progresso” resumia o preceito da ideologia positivista e inspirou, nos primeiros anos da República, a construção de uma nova capital para o estado de Minas Gerais, a cidade de Belo Horizonte. Essa ideia resultou das limitações oferecidas pela velha capital, na cidade de Ouro Preto. A construção da nova capital mostrou que o ponto de vista estético estava presente no urbanismo praticado na época.

Todo esse processo de modernização, o progresso científico e as mudanças econômicas e sociais ocorridas no Brasil aceleraram o processo de transformação das cidades brasileiras, que cresciam juntamente com suas populações. Essa nova conjuntura trouxe o aumento dos problemas urbanos de diversas ordens, principalmente os higiênicos, (PESAVENTO, 1995).

O Rio de Janeiro possuía uma população em torno de um milhão de habitantes, em constante crescimento, (SEVCENKO, N., 1998b). Os antigos casarões do centro, localizados próximo ao porto, outrora locais de moradia da elite carioca, eram transformados em cortiços, divididos em diversos compartimentos. As circunstâncias da habitabilidade eram de extrema precariedade, sem condições básicas de higiene e péssimas instalações sanitárias.

Esse ambiente de insalubridade e pobreza representava uma ameaça à segurança pública e, além de tudo, bloqueava o acesso ao porto, contribuindo para o adensamento populacional, colaborando na disseminação de epidemias, como a febre amarela, a varíola e a sífilis. O quadro confrontava-se com a ordem modernizante aplicada pelo governo republicano. Foi perante essa realidade que o poder público tomou a tarefa de solucionar tal problema urbano.

Quando Rodrigues Alves assumiu a presidência do Brasil, em 1902, uma de suas plataformas era a modernização da antiga estrutura urbana da capital federal, então a cidade do Rio de Janeiro. Um de seus objetivos era transformar o Rio de Janeiro em uma metrópole cosmopolita, asseada e adequada ao título de capital, que fosse condigna ao termo civilizada. Para tanto, fazia-se necessário intervir na cidade e adaptá-la aos novos padrões políticos, econômicos, culturais e sociais. Com isso, buscava-se a superação de um passado colonial, ajustando a sociedade a um modo de produção capitalista, centrado na industrialização.

Foi com esse intuito que Rodrigues Alves, que em 1902, nomeou como prefeito do Rio de Janeiro o engenheiro Pereira Passos, formado em Paris, pela *École Nationale des Ponts et Chaussées*, - Escola de Pontes e Estradas -, que, por sua vez, montou uma equipe de trabalho que ficou responsável por resolver o problema das moradias insalubres e das constantes epidemias. A equipe responsável pelo plano de remodelação urbana do Rio era fortemente influenciada pelas reformas realizadas pelo Barão de Haussmann, em Paris, (SEVCENKO, N., 1998b: 22).

O plano para a capital carioca tinha três dimensões, que deveriam ser cumpridas de forma concomitante: realizar as reformas urbanas, modernizar o porto e sanear a cidade, denotando-a de intervenções radicais. Para tanto, a equipe detinha poderes ilimitados, (SEVCENKO, N., 1998a: 23). Em 1903, o sanitarista Oswaldo Cruz, um dos artífices das reformas urbanas, assumiu a Diretoria Geral de Saúde Pública, disposto a acabar com as epidemias e doenças, que assolavam a capital. Através de uma lei idealizada por ele, foi instituída a obrigatoriedade da vacina contra a varíola.

A vacinação foi realizada de forma forçada, truculenta, sem nenhum tipo de explicação pedagógica, com total falta de sensibilidade política (SEVCENKO, N., 1984). Isso se somou ao estabelecimento do Regulamento Sanitário, em 1904, que instituiu normas de saúde pública que deveriam ser cumpridas por proprietários e moradores de imóveis usados como residências, o que gerou uma intensa cruzada higienista.

Durante essas ações, os antigos casarões e cortiços do centro da cidade – convertidos em moradia e densamente habitados – que estivessem contrariando o Regulamento ou “[...] por se acharem na rota da abertura de novas ruas [...]” (QUEIROZ, 2006: 22) eram interditados e simplesmente demolidos. Por fim, as edificações consideradas de risco sanitário e insalubre eram demolidas. Devido à intervenção avassaladora da prefeitura da antiga capital federal, essa remodelação urbana recebeu a alcunha popular de *bota abaixo*<sup>1</sup>.

A Reforma pela qual passou a cidade do Rio de Janeiro, então a capital do Brasil, na primeira década do século XX, integram as transformações sociais, culturais, políticas, econômicas e tecnológicas que ocorreram nas nações já industrializadas da Europa e também nos Estados Unidos, na primeira metade do século XIX. Em outras nações periféricas, como o Brasil, começaram a ocorrer em um momento distinto, entre o final do século XIX e o começo do XX. No Rio Grande do Sul, os reflexos dessas mudanças foram observados, principalmente, nas primeiras décadas do século XX, com características endógenas próprias.

Ao ser constituída a República transformou as províncias em Estados, ocasionando a necessidade de uma nova infraestrutura governamental e administrativa. O Rio Grande do Sul, importante membro da unidade política da federação,

<sup>1</sup> Essas ações foram determinantes para acirrar os ânimos populares contra a vacinação obrigatória. O ápice desse processo foi a eclosão espontânea, no dia 13 de novembro de 1904, da Revolta da Vacina. Em 16 de novembro, o governo revogou a obrigatoriedade da vacina, o que fez refluir o movimento.

desempenhou um papel independente na política brasileira durante a República Velha. Foram essas as circunstâncias conjunturais que incorreram para que, no dia 21 de março de 1890, o Governo do Estado promulgasse um decreto, criando as Secretarias da Fazenda e a do Interior e Exterior, juntamente com a Secretaria das Obras Públicas (SOP). Esta última secretaria foi a que mais iniciou na regulação, planejamento, desenvolvimento, crescimento e evolução urbana, regional e demográfica do estado.

## O PLANO GERAL DE VIAÇÃO – OS ENGENHEIROS E A SOP

A partir da segunda metade do século XIX em todo o mundo ocidental, industrializado ou em processo de industrialização começa a se constituir um novo espaço de saber: o dos engenheiros. Foram eles os arautos da modernidade mundial e os principais coordenadores, articuladores e autores de remodelações, projetos e intervenções urbanas e sobre o território, (ARGAN, 1992). Foi no começo da República brasileira, proclamada em 1889, que se formou a primeira geração de urbanistas. Os engenheiros civis eram os profissionais habilitados para o cumprimento dessas obrigações. *“Não é mais o acaso, mas o projeto do engenheiro que define as áreas centrais das cidades.”* (LEME, M. C. S., 1999: 25).

Sob a égide republicana, foi instituída uma nova estrutura administrativa estatal, na qual se encontravam repartições, responsáveis pela prestação de serviços vinculados ao trato da resolução dos problemas urbanos. Por suas capacitações foram os engenheiros os chefes de órgãos e comissões estatais, criadas para viabilizarem as intervenções de infraestruturas urbanas e regionais, dentre as quais, a Secretaria das Obras Públicas (SOP) foi a que obteve maior relevância e poder, dentro do aparato administrativo gaúcho.

Os engenheiros sobressaíram-se como os principais protagonistas e sujeitos históricos, na vanguarda do processo desenvolvimentista pelo qual o Rio Grande do Sul passou nesta época, sendo autores de projetos, estudos, planos e políticas públicas. Tal aspecto revela a forte afinidade ideológica dos profissionais do campo da engenharia, com os princípios positivistas que regravam o Estado. Alguns tiveram participação nos quadros da Igreja Positivista do Brasil, exercendo papel de ênfase na constituição de tal linha filosófica no Rio Grande do Sul. Tais ideias tiveram repercussão na condução de obras e projetos da SOP, revelando que nesse processo, mesmo com contradições, houve coerência entre política, técnica e ideologia.

Conforme Antoine Picon (2001) foram os engenheiros saint-simonistas, (seguidores do engenheiro Saint-Simon) que se encarregaram da divulgação das propostas técnicas e políticas da reforma de Haussmann em Paris. Imbuídos da ideia de progresso, conceberam Paris como uma grande metrópole perpassada por grandes vias de circulações interligadas, *“[...] mas também de eventos urbanísticos e arquiteturas dignos da idade de ouro da qual se diziam profetas”* (PICON, 2001: 85).

Observa-se, nos Relatórios da Secretaria de Obras Públicas, do Estado do Rio Grande do Sul (SOP), citações e passagens que retratam as influências filosóficas e conceituais dos profissionais do campo da engenharia, o que demonstrava afinidade intelectual com o que era produzido nos meios técnicos e científicos nacionais e internacionais. Inseridos na política e na filosofia urbanística da época, esses profissionais tinham a convicção de exercer um papel de agentes transformadores da sociedade, sendo as vanguardas intelectuais e ideológicas desse período no estado.

Os conceitos e novos paradigmas sociais, científicos e culturais, que embasavam médicos, engenheiros, cientistas, filósofos, políticos e outros setores que formavam a elite intelectual na época, não eram totalmente unânimes e, por muitas vezes, até mesmo contraditórios. As questões sociopolíticas e ideológicas que abarcavam as disputas científicas e profissionais, assim como, as contradições filosóficas estavam presentes na estrutura administrativa do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, da mesma forma que entre os engenheiros que atuavam na SOP, por conseguinte, na sociedade gaúcha.

A SOP possuía uma organização administrativa interna, que era composta por diretorias e comissões, as quais asseguravam uma amplitude de atribuições e responsabilidades, distintas e específicas. A Diretoria de Obras Públicas da SOP tinha como incumbência o gerenciamento estratégico na área de construção e a manutenção de prédios estatais, desde a concepção e a elaboração do projeto até a sua execução. Entre eles, estavam edificações de uso e serviços de interesse coletivos, que compõem o espaço público: sedes de órgãos estaduais, hospitais, escolas, quartéis, delegacias, presídios, espaços culturais, monumentos e outros. Essa diretoria também tinha atuação direta na configuração da cidade, através da construção de praças e vias urbanas.



Figura 1- Projeto urbanístico para o plano de conjunto do Palácio Piratini. Entre as obras realizadas pela SOP, duas são significativas para a arquitetura e o urbanismo da cidade de Porto Alegre: os armazéns e o Cais do Porto de Porto Alegre e o Palácio Piratini (sede do Governo do Estado do Rio grande do Sul). Urbanisticamente, destaca-se o projeto de conjunto que acompanhava o Novo Palácio



– que não chegou a ser executado. No plano, dá-se importância à abertura de uma avenida que iniciaria na Praça Senador Florêncio (Praça da Alfândega) e acabaria na Praça Marechal Deodoro (Praça da Matriz). Tal avenida ligaria o novo palácio ao novo porto da capital. “*Projecto de ampliação e embelezamento da Praça Mal. Deodoro (sic)*” (SOP, Relatório de 1913, s/p.).

Através das Diretorias de Viação Terrestre e de Viação Fluvial, a SOP abria, construía e conservava estradas de rodagem, ferrovias, estações ferroviárias, canais fluviais e portos. As redes de transporte interligavam o território, ajudavam na colonização de áreas desocupadas do estado e, por consequência, em seu desenvolvimento. A produção agropastoril – tanto do minifúndio colonial como das grandes propriedades rurais – era escoada, por essas vias, aos maiores centros urbanos do território estadual. Integrada a isso, sob sua gerência, encontrava-se a construção dos portos de Rio Grande e de Porto Alegre, que garantiriam o fluxo de saída e chegada de mercadorias e pessoas de outros estados e do exterior. Muitas estações ferroviárias que foram construídas pela SOP, acabaram gerando núcleos urbanos e cidades.

Por intermédio da Diretoria de Terras e Colonização, a SOP participou da organização e da estruturação territorial e demográfica do estado. Através da regulação da ocupação da terra, articulou, coordenou e incentivou atividades regionais produtivas (industriais, agrárias e pastoris). Realizava assentamentos rurais em áreas ainda devolutas do estado, situadas principalmente na região norte, espaço territorial que, na época, passava por um grande processo de povoamento. A terra depois de dividida em lotes rurais, era distribuída a imigrantes recém-chegados do exterior e também às gerações descendentes dos que colonizaram o estado, décadas antes.



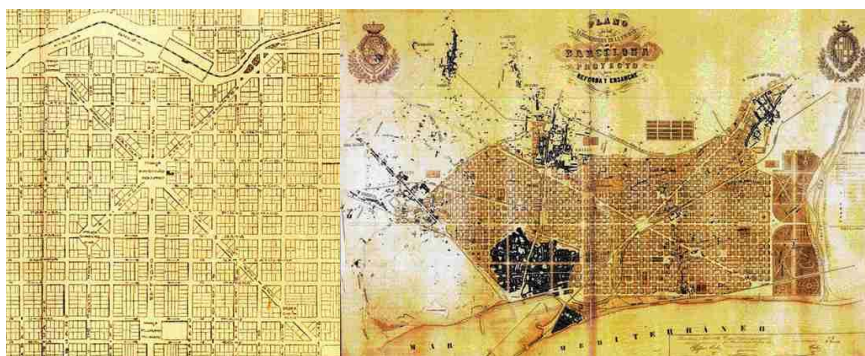
Figura 2 – Duas senhoras e uma criança, em uma charrete, com trajes sociais do começo do século XX: “*Directoria de Terras e Colonização. Colônia Guarany (núcleo Comandahy). Estrada da linha Giruá á sede Comandahy. (sic)*” (SOP, Relatório de 1913, s/p.).



Figura 3 - Imagem da Estação Paiol Grande da estrada de ferro que interligava a colônia Erechim à cidade de Porto Alegre e à região sudeste brasileira. Paiol Grande era a denominação da atual cidade de Erechim. Pose-se observar nesta foto a locomotiva parada na estação. “*Estação ‘Paiol Grande’ da estrada de ferro. Séde geral da colonia em estudos (sic)*” (SOP, Relatório de 1912, s/p.).

Como naquela época o termo urbanismo ainda não existia, as expressões organização urbana e melhoramentos eram comumente utilizadas para substituí-lo. Alguns dos projetos, assim como as obras de infraestrutura, acompanhavam

projetos de ampliação da malha urbana, chamados de expansão da cidade. O termo expansão da cidade tratava-se do planejamento do crescimento espacial da cidade, devido à sua evolução, prevendo e dotando áreas desocupadas, de serviços de redes de água e esgoto, planejando e direcionando o seu crescimento, através de futuros traçados viários.



Figuras 4 e 5 – Em alguns projetos para cidades elaborados pela SOP, nas três primeiras décadas do século XX, a malha quadriculada do traçado xadrez era interceptada por diagonais. Esta circunstância é verificada no projeto para a cidade de Erechim, na Figura 4, à esquerda, projeto de autoria do Engenheiro Carlos Torres Gonçalves (SOP, Relatório de 1914, s/p.). Morfologicamente, esse aspecto remonta aos traçados de cidades projetadas no século XIX, como Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais e Barcelona, capital da Catalunha, na Espanha, na Figura 5, à direita, que teve o projeto do engenheiro catalão Ildefons Cerdà (INSTITUT ILDEFONS CERDÀ, 1994: 30-31).

Lepetit (2001) afirma, que os engenheiros saint-simonistas estavam interessados na dimensão que os fenômenos econômicos exerciam em sua dimensão espacial. Nos Relatórios da SOP, das 3 primeiras décadas do século XX, percebe-se a presença constante de textos, que mostram a preocupação dos engenheiros desta Secretaria com a mobilidade através de redes de transportes sobre o território. Um destes textos, de autoria do engenheiro Carlos Torres Gonçalves (1875-1974), se chama: “*Algumas notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul*” (SOP, Relatório de 1911: 157 et seq.)

Este artigo escrito em 1911, dois anos antes da instituição do Plano Geral de Viação, de 1913, vai ser balizador de todo o processo de políticas desenvolvimentistas contidas neste Plano. Nesse texto, Carlos Torres Gonçalves propõe que através da construção e abertura de redes de transporte, se faria o desenvolvimento econômico, demográfico, social e industrial do estado. Desta forma este engenheiro se mostra um ideólogo de todo este processo.

Oficialmente o Plano Geral de Viação do Estado do Rio Grande do Sul, foi instituído em 19 de abril de 1913. A partir do Relatório da SOP de 1916, até o 2º volume do Relatório de 1927, são confeccionados 12 mapas esquemáticos que documentam graficamente, a evolução espacial e demográfica do Rio Grande do Sul, sobretudo de sua região norte, proporcionada por este Plano. Nestes mapas, estão discriminadas, principalmente, as infraestruturas viárias, como estradas de rodagem, ferrovias e canais fluviais. Também são assinalados os principais núcleos urbanos já existentes e os recentemente criados pela SOP, além das particularidades geográficas do estado.

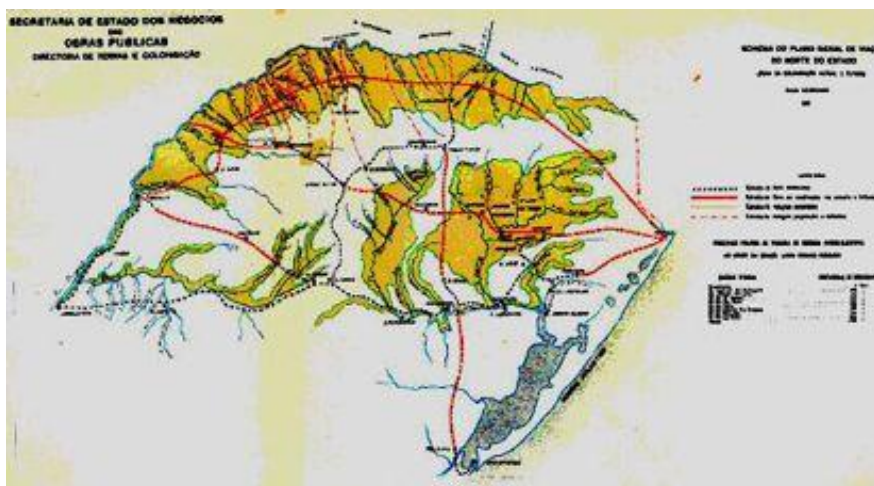


Figura 6 – Primeiro “*Schema do Plano Geral de Viação do Norte do Estado (sic)*” (SOP, Relatório de 1916, s/p). (RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre: Secretaria das Obras Públicas, 1916. 1 mapa, color. Escala 1:2.000.000).



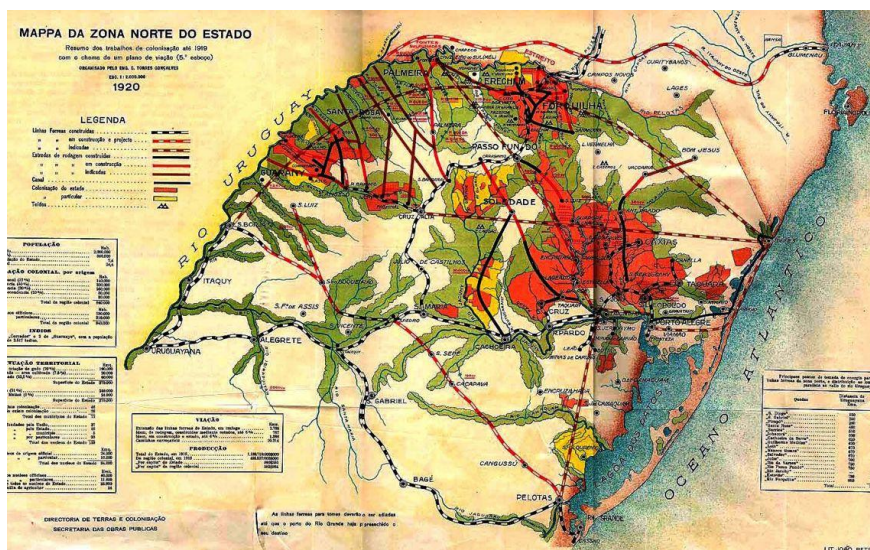


Figura 7 – Quinto esboço do “Mappa da Zona Norte do Estado (sic)” (SOP, Relatório de 1920a, s/p), organizado pelo engenheiro Carlos Torres Gonçalves (RIO GRANDE DO SUL. Secretaria das Obras Públicas, 1920a. 1 mapa, color. Litogravura João Petersen. Escala 1:2.000.000).

Em consonância ao Plano geral de Viação, de 1913, uma nova etapa na história da SOP, assim como das cidades rio-grandenses, foi marcada pela entrada contundente do Estado no equacionamento dos problemas sanitários. Isso ocorreu com a criação, em 1918, da Comissão de Saneamento do Estado. A finalidade desta Comissão era orientar, fiscalizar, coordenar e elaborar projetos de implantação de sistemas de captação e abastecimento de água, rede hidráulica, rede de esgotos (pluvial e cloacal), drenagem, além de planos de expansão de cidades, prevendo o crescimento urbano, com infraestruturas sanitárias.

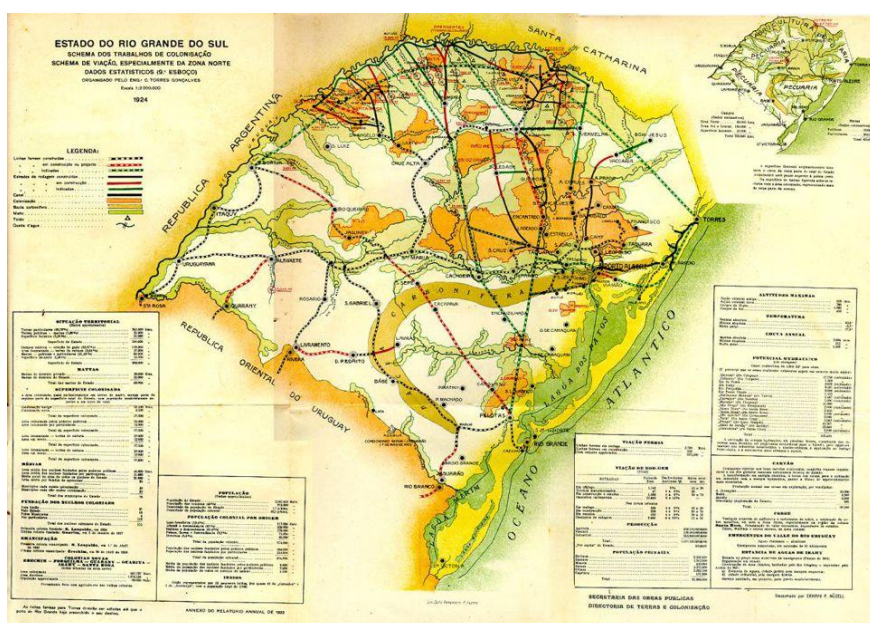


Figura 8 – Nono esboço do “Schema dos trabalhos de colonização. Schema de viação, especialmente da Zona Norte. Dados estatísticos (sic)” (SOP, Relatório de 1924b, 2 v., s/p), organizado pelo engenheiro Carlos Torres Gonçalves (ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Secretaria das Obras Públicas, 1924b, 2 v., 1 mapa, color. Litogravura João Petersen. Escala 1:2.000.000).

É nesse quadro que se destacam a figura e a atuação profissional do engenheiro sanitista fluminense Francisco Saturnino de Brito, (1864 – 1929), que neste período realiza projetos de redes de águas e esgoto e extensão urbana para diversas cidades brasileiras. Entre elas as cidades portuárias de Recife, Santos, Campos e Vitória que receberam projetos de saneamento entre os anos de 1896 e 1920. Saturnino de Brito também participou do plano de Belo Horizonte, primeira cidade brasileira projetada com uma rede de infraestruturas sanitárias.

Entre 1918 e 1927, o engenheiro Saturnino de Brito participou ativamente do processo de saneamento para cidades gaúchas, (BARROS FILHO; BOJUNGA, 2006; LASER PRESS COMUNICAÇÃO, nov. 2007-mai. 2011). Este engenheiro foi o autor ou teve participação em estudos e projetos de saneamento para 13 cidades do Rio Grande do Sul:



Alegrete, Cachoeira do Sul, Cruz Alta, Passo Fundo, Pelotas,<sup>2</sup> Rio Grande, Rosário do Sul, Santa Maria, Sant'ana do Livramento, São Gabriel, São Leopoldo, Pelotas e Uruguaiana. Saturnino, juntamente com os engenheiros da SOP Carlos Torres Gonçalves (chefe da Comissão de Terras e Colonização) e Antonio de Siqueira (chefe da Comissão de Saneamento do Estado), participou da elaboração do projeto para a nova cidade de Iraí.

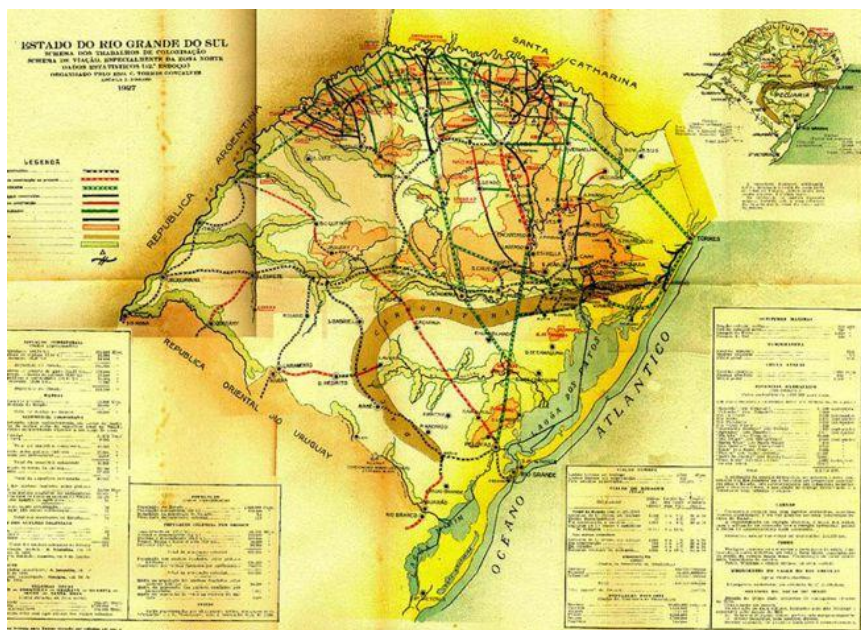


Figura 9 – Décimo segundo esboço do “Schema dos trabalhos e colonização (sic)” (SOP, Relatório de 1927b, 2 v., s/p.), organizado pelo engenheiro Carlos Torres Gonçalves (RIO GRANDE DO SUL. Secretaria das Obras Públicas, 1927b. 1 mapa, color. *Litographia* da Livraria do Globo. Desenhado por Ernani Muzell. Escala 1:2.000.000).

As obras de saneamento da cidade de Pelotas e Porto Alegre são somente fiscalizadas pela SOP. Em Porto Alegre estas obras são denominadas “obras de saneamento e urbanismo” (SOP, Relatório de 1927b, 2v.: 75) e estavam integradas ao Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre, de 1914.<sup>3</sup>

As ideias urbanísticas que circularam entre o final do século XIX e o início do XX aproximam os engenheiros da SOP e Saturnino de Brito do arquiteto vienense Camillo Sitte (1843-1903), assim como a teoria das cidades-jardins. Brito menciona Camillo Sitte nos textos que são publicados entre 1917 e 1919 na revista *Egatea*,<sup>4</sup> sobre o saneamento da cidade de Rio Grande:

Durante esse processo de planejamento regional, entre as novas cidades coloniais que foram projetadas na região norte gaúcha, uma obteve destaque: Iraí. O principal objetivo da nova cidade era ser sede de uma estação de águas minerais, ou seja, uma cidade de lazer, descanso e saúde, o que a torna emblemática, pelo fato de que na época eram obtidos grandes avanços na área de saúde e higiene. Cidades voltadas para esta finalidade já eram recorrentes desde o final do século XIX na Europa e em outros estados brasileiros.

<sup>2</sup> Saturnino de Brito veio a falecer na cidade de Pelotas, em 10 de março de 1929, quando estava fiscalizando as obras de ampliação do projeto de saneamento urbano dessa cidade (BARROS FILHO; BOJUNGA, 2006; LASER PRESS COMUNICAÇÃO, nov. 2007-mai. 2011).

<sup>3</sup> Para saber sobre o Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre, de 1914, ver a Tese de Mestrado da Arquiteta e Urbanista Célia Ferraz de Souza, denominado de: “O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às permanências”, (SOUZA, C. F. de., 2004).

<sup>4</sup> A *Egatea* se trata da primeira revista técnica de engenharia que foi editada no Rio Grande do Sul, sua circulação foi entre os anos de 1914 a 1934, (SOUZA, C. F. de., 2010).



Figura 10 – Obra de assentamento da rede de esgotos da cidade de Cachoeira do Sul, cujo projeto de saneamento é de autoria do engenheiro Saturnino de Brito (SOP, Relatório de 1924, 2v. s/p.).

O projeto urbano para Iraí foi pioneiro na utilização do zoneamento funcional no Rio Grande do Sul. O conceito de zoneamento empregado em Iraí se aproxima ao de plano urbanístico, uma vez que vai além do projeto do traçado das ruas, incluindo também projetos de saneamento, parques e áreas verdes, que faziam parte do balneário, integrando as zonas residencial, comercial e industrial. Por fim, também procurava agregar a cidade ao território agrário circundante.

Outro aspecto singular no plano para Iraí estava na designação de cidade jardim às suas zonas residencial e de lazer. Esse conceito remete ao criado por Ebenezer Howard (1996) – (1850-1928) -, na virada do século XIX para o XX, cuja teoria preceitua a criação de pequenos núcleos urbanos adaptados ao seu ambiente natural e conectados a atividades agrícolas, mas que também eram detentores de atividades industriais (ANDRADE, Liza M. S., 2003). Encontramos, nos relatórios, citações ao arquiteto austríaco Camillo Sitte (1843-1905), não obstante a influência haussmaniana se faz presente no desenho dos principais eixos viários dessa cidade. Esse conjunto de ressonâncias cria uma situação de projeto extremamente original.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Geral de Viação estabeleceu profundas transformações e alterações de ordem econômica: no uso da terra, nas atividades produtivas, no comércio entre as regiões do estado e em novos padrões de mobilidade espacial da população e de mercadorias. Isto possibilitou um deslocamento em direção às terras despovoadas, sobretudo, situadas no norte do território estadual. Dessa maneira, houve a dinamização do desenvolvimento e da economia daquela região que, até então, estava excluída das políticas públicas. As realizações deste Plano deixaram contribuições e permanências na paisagem das cidades e do território gaúcho, que são percebidas até hoje. Este Plano orientou o crescimento do Estado do Rio Grande do Sul, ocasionando novas espacialidades e proporcionando novos paradigmas de espaço e tempo.

A efetivação do Plano Geral de Viação era assegurada pelo aparato político-institucional gerida de forma despótica pelo Partido Republicano Riograndense (PRR), o que lhe permitia intervir na sociedade com ações impositivas. Sustentado pela filosofia positivista, que era opositora do liberalismo econômico e político, o Estado deveria ser o responsável sobre os serviços públicos, como as redes de saneamentos, através de uma visão estatizante. Flávio Villaça (1999) sustenta que é a ação ou o discurso do Estado sobre o espaço urbano, (neste caso também o espaço do território regional), caracterizado pelo uso da palavra plano, associada a geral, que fundamenta a expressão planejamento urbano.

As novas jurisprudências de leis, as novas terminologias e os novos conceitos espaciais surgiram da necessidade de legitimação destas transformações, operadas tanto nas cidades como no território regional e foram requeridas pelo avanço da sociedade e do capitalismo, (indústria, comércio e sistema financeiro) que cresciam.

As obras e ações do Plano Geral de Viação tinham o significado de planejar, sendo sinônimos de modernização, crescimento, desenvolvimento e urbanização. Os planos, as obras e os projetos de saneamento urbano do Governo do Estado traziam uma visão global de cidade, ao mesmo tempo em que as questões regional e urbanística se encontravam presentes.

## REFERÊNCIAS

### FONTES PRIMÁRIAS

SILVA VARGAS, Luis Francisco; SANEAMENTO E URBANIZAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL DURANTE OS ANOS DE 1916 A 1931: O papel da SOP - Secretaria de Obras Públicas. 2011. 464f. Dissertação (Mestrado em Planejamento

SOP, Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. Relatório de 1889. Porto Alegre: [s.n.], Relatórios dos anos de 1889-1943.

## FONTES SECUNDÁRIAS

- ANDRADE, Liza M. S. . O Conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para cidades sustentáveis. In: *Arquitextos Vitruvius*, 2003. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/browse/Arquitextos/04.042>>. Acesso em: 14 fev, 2011.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Arte moderna*. São Paulo: Companhia das letras, 1992. 709 p.: il.
- BARROS FILHO, Omar L. de; BOJUNGA, Sylvia (Org.). *Tempo das águas*. Porto Alegre: Laser Press Comunicação, 2006. 120 p., il. Disponível em: <<http://www.lasercom.jor.br/tempo%5Faguas>>. Acessos entre: nov. 2007-mai. 2011.
- CUPANI, A. O. . A crítica do positivismo e o futuro da filosofia. Florianópolis: UFSC, p. 13-27. 1985.
- DEC, Unidade Acadêmica de Engenharia Civil. UFCG - Universidade Federal de Campina Grande. Disponível em: <<http://www.dec.ufcg.edu.br/saneamento/Historia.html>>. Acessos entre: 20 jun. 2009-20 mai. 2011. Antigo Departamento de Engenharia Civil da UFMG.
- HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã*. São Paulo: HUCITEC, 1996. 211 p.
- INSTITUT ILDEFONS CERDÀ. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de La Generalitat de Catalunya. *Cerdà: urbs i territori*. Barcelona: Avui Premsa Catalana S.A, 1994. 51 p., il.
- LEPETIT, Bernard. Das Capitais às Praças Centrais. Mobilidade e Centralidade. In: ANGOTTI-SALGUEIRO, H. . (Org). *Cidades Capitais do Século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001. p. 41-63.
- LEME, M. C. S. . (Coord.). *Urbanismo no Brasil: 1895 - 1965*. São Paulo: Studio Nobel FAUUSP, FUPAM, 1999. 600p.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O cotidiano da república: elite e povo na virada do século*. Porto Alegre: Editora da Universidade (UFRGS), 1995.
- PICON, Antoine. Racionalidade técnica e utopia: a gênese da Hausmannização. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti. (Org). *Cidades Capitais do Século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001. p. 65-101. il.
- QUEIROZ, Eneida Quadros. A guerra do “bota-abaixo”. In: *Revista Nossa História*. Rio de Janeiro, ano 3, nº 34, p.20-24, ago. 2006.
- ROSEN, George. *Uma história da saúde pública*. São Paulo: Hucitec, 1994. 400p., il.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. 308p.
- SEVCENKO, N. . A revolta da vacina - mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo: Brasiliense, 1984. 96p.
- \_\_\_\_\_. (Org.). *República: da Belle époque à era do rádio*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998a, 726p. (História da Vida Privada no Brasil, v. 3).
- \_\_\_\_\_. Introdução: O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: Nicolau Sevcenko. (Org.). In: *República: da Belle époque à era do rádio*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998b. p. 7-48. (História da Vida Privada no Brasil, v. 3).
- SOUZA, C. F. de. *O Plano de Melhoramentos de Porto Alegre: da Concepção às Permanências*. 2004. 286f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU/USP, São Paulo, 2004.
- \_\_\_\_\_. *O Plano de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital. 2010. 2ª edição ampliada e revista.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba (Org.); SCHIFFER, Sueli R. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 169-243.
- WEIMER, Günter. A política sanitária como diretriz de planejamento na República Velha. In: \_\_\_\_\_ (Org.) ; SALVIA, Fernando La (Org.) ; CRUZ, Glenda Pereira da (Org.) ; RIBEIRO, Demétrio (Org.) ; BAKOS, Margarete M. (Org.) ; BARBOSA, Vera L. M. (Org.) . *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: UFRGS/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, v. 1, p. 93-108.