

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

Telmo Thompson Flores foi, sem dúvida alguma, um dos maiores e mais importantes prefeitos da história de nossa Cidade.

Nasceu em Porto Alegre, em 15 de julho de 1921. Em 1944, formou-se em engenharia civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS –, na qual veio a ser professor da cadeira de geometria descritiva projetiva. Também lecionou geometria analítica na Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS – e escreveu uma obra técnica, o *Manual do Engenheiro*.

Foi diretor do Departamento Nacional de Obras e Saneamento –DNOS.

Técnico, sem história pregressa em disputas eleitorais, Thompson Flores foi indicado em 1969, ao tempo do regime militar, para a prefeitura da Capital gaúcha, pelo então governador Walter Peracchi de Barcelos, recebendo a aprovação da Assembléia Legislativa.

Seu governo foi caracterizado por grandes obras, em especial na área dos transportes, desativando o bonde e incentivando o transporte automotivo, com a construção de seis viadutos.

Durante sua gestão também ocorreram a inauguração do Parque Moinhos de Vento, o "Parcão", e da rodoviária municipal, a abertura do Bairro Restinga e a construção do muro da Mauá, esta Avenida e o Cais do Porto. No início de 1975, entregou o cargo ao sucessor, Guilherme Socias Villela.

Em 1976, assumiu a presidência da Eletrosul e, devido ao cargo, mudou-se para Florianópolis. Presidiu a empresa por cerca de dez anos.

Nas eleições legislativas de 1978, concorreu a um cargo público pela primeira vez, conquistando trinta mil votos e ficando com a primeira suplência para deputado federal pela Arena gaúcha. Entretanto, não assumiu o cargo nenhuma vez, cedendo a vaga aos demais suplentes do partido.

Afastado da vida pública em 1989, fixou residência definitiva na capital catarinense, após aposentar-se como engenheiro. Em Florianópolis viveu seus últimos anos, falecendo de insuficiência respiratória, em 9 de novembro de 2008.

Thompson Flores, como prefeito de Porto Alegre, implementou, ações políticas condizentes com sua formação técnica e sua trajetória profissional, balizada pelo exercício de cargos de confiança, como o de diretor do DNOS, órgão público federal que planejava e executava grandes obras de infraestrutura urbana para o governo.

A sua gestão foi norteadada pela implantação de uma nova política urbana, baseada na concentração de poder nas mãos do Executivo, na realização de grandes obras viárias e no planejamento do crescimento urbano da Cidade.

Os anos 1960 e 1970 marcaram uma mudança de escala na dimensão das áreas urbanas das cidades brasileiras, causada pela concentração de populações provenientes do campo e de pequenas cidades. Estas populações estabeleceram-se nas periferias das capitais ou nos municípios ao seu redor. O fenômeno foi chamado pelos técnicos de planejamento urbano de metropolização ou conurbação de áreas urbanas.

A população de Porto Alegre passou de 394 mil habitantes, em 1950, para 885 mil em 1970. A área metropolitana de Porto Alegre passou de 590 mil, em 1950, para 1 milhão e 531 mil, em 1970. A Cidade crescia em extensão, com a ocupação de novas áreas, que não estavam contempladas no Plano Diretor de 1959, e em altura, pelo processo de verticalização do Centro.

As migrações e a nova escala de especialização da economia urbana (indústria, bancos, comércio, serviços, administração pública) tornavam mais complexa a estrutura social e novas demandas por serviços públicos e equipamentos urbanos como transporte de massa, habitação, energia, saneamento, educação, saúde e áreas de lazer.

Para fazer frente aos problemas colocados pelo crescimento da população e da extensão do perímetro urbano, que geraram déficit de serviços básicos de infraestrutura urbana, a administração municipal foi reorganizada, com a criação de grupos técnicos de urbanização e planejamento.

Em 1969, foi criado o Grupo Executivo da Região Metropolitana que, com o auxílio de técnicos alemães do Convênio com a *Deustch Projekt Union*, elaborou um Plano Diretor Metropolitano.

A concentração de órgãos da administração pública estadual e municipal, de bancos, lojas e de serviços, associada à crescente utilização do automóvel, causaram problemas de trânsito na área central da Cidade.

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

Os problemas principais abordados pelo Grupo Executivo da Região Metropolitana foram a integração das novas áreas de ocupação ao Centro da Cidade e a criação de linhas de transporte urbano.

Baseado nas demandas de infraestrutura, identificadas pelos estudos realizados por essas comissões técnicas, Thompson Flores passou a intervir no espaço urbano.

Após a formação de grupos de estudos para a elaboração de projetos urbanísticos, criou dois novos órgãos encarregados de planejar e executar as obras urbanas: a Secretaria Municipal de Obras e Viação e o Gabinete Municipal de Planejamento.

A tônica dos projetos urbanísticos girou em torno da reorganização da malha viária da Cidade, com a criação de novas avenidas perimetrais e o alargamento das antigas, para interligar os bairros ao centro, bem como a construção de viadutos e túneis que facilitassem o tráfego urbano e a criação de novas áreas verdes.

Os engenheiros e urbanistas contratados pela Prefeitura diagnosticaram que as mais importantes correntes de tráfego cruzavam a área central da cidade convergindo para a área próxima à Praça XV de Novembro, onde se encontravam todas as vias de entrada e saída da Capital, que se apresentava congestionada e com sua capacidade praticamente esgotada. Propuseram, então, de acordo com sugestões de planos de urbanização anteriores (1914, 1937, 1943, 1959), a construção de um anel viário, circundando a área central, que distribuisse o tráfego entre os bairros e o centro, criando novas alternativas de entrada e saída da Cidade para os municípios vizinhos. Tal anel viário permitiria a ligação entre os Bairros sem atravessar o Centro e desafogaria o trânsito nessa área da Cidade.

A abertura da Primeira Avenida Perimetral exigiu a construção do complexo de túneis da Avenida Conceição e das passagens elevadas sobre as Avenidas Alberto Bins, Farrapos e Voluntários da Pátria, bem como dos viadutos nas Avenidas João Pessoa e Borges de Medeiros. Essas obras previam a desapropriação de 349 mil metros quadrados de terrenos e a de 57 mil metros quadrados de prédios, edifícios e armazéns em seu trajeto, que seriam realizadas num prazo de 24 meses.

Efetivamente, elas foram realizadas num prazo de três anos, implicando num incrível aporte de capitais, no contexto do “milagre econômico brasileiro”, da centralização das decisões político-administrativas, de endividamento público e de controle das resistências da sociedade civil às desapropriações e rápidas mudanças urbanas que alteraram a paisagem de áreas antigas da Cidade.

A lista das obras realizadas nos seis anos da administração Thompson Flores, que consta no relatório da administração municipal de 1974, impressiona e dá uma ideia do enorme canteiro de obras em que a Cidade se transformou. O relatório contém fotos coloridas e perspectivas escolhidas em que se tornam evidentes a imagem progressista da administração municipal e as realizações da administração Telmo Thompson Flores.

Além das obras da I Avenida Perimetral, foram alargadas e asfaltadas as Avenidas Osvaldo Aranha, João Pessoa, Azenha, Bento Gonçalves, Cristovão Colombo, Benjamin Constant, Assis Brasil (Viaduto Obiricí), Sertório, Saturnino de Brito, Cristiano Fischer, José de Alencar, Borges de Medeiros (Viaduto D. Pedro I), Icarai e Nonoai, além das Estradas da Cavallhada, do Lami, do Forte, do Belém Velho e da Serraria e a Lomba do Pinheiro.

Em sua administração, Thompson Flores também realizou obras importantes de saneamento, eletrificação e iluminação, aproveitando a abertura e o alargamento dessas avenidas. Logo, realizaram-se obras em todas as radiais importantes que ligavam velhos e novos bairros ao centro da Cidade, ampliações tornadas possíveis pela retirada de circulação dos bondes, permitindo o asfaltamento e a ampliação da pista para automóveis e ônibus, que se transformaram nos dois principais meios de transporte urbano.

Além das grandes realizações da administração Thompson Flores houve, outras menores, porém não menos importantes, como as intervenções no Centro da Cidade, com a criação de calçadas para o trânsito de pedestres na Rua dos Andradas (Rua da Praia) entre a Marechal Floriano e a Caldas Júnior, e na Rua Uruguai, além da instalação de novos abrigos para ônibus e a reforma do Chalé da Praça XV de Novembro.

Os relatórios da Prefeitura Municipal destacavam igualmente a construção de vários grupos escolares (605 salas de aulas), do Planetário, da UFRGS, do Teatro de Câmara e do Auditório Araújo Viana, estes últimos espaços importantes de expressão da nova dramaturgia e de concertos de rock nos anos 1970.

As reformas urbanas também criaram espaços verdes e praças em vários bairros, com destaque para o Parque Moinhos de Vento, no Bairro Independência. Em bairros mais afastados foram criados os Centros Comunitários Vila Ipiranga, Vila Floresta, Vila Elizabeth, Vila Nova Restinga e Madepinho. Na área habitacional, o destaque foi a construção de casas populares na Vila Nova Restinga.

As reformas urbanas entre 1969-1974 causaram impacto na paisagem urbana e nas formas de experienciar o espaço urbano.

As obras para a abertura da I Avenida Perimetral cortaram em dois o antigo Bairro Cidade Baixa, demolindo casas e eliminando antigas ruas. A construção do Viaduto dos Açorianos e a criação do Parque dos Açorianos, na intersecção da Avenida Borges de Medeiros com a I Avenida Perimetral, criou um moderno complexo viário interligando o Centro aos Bairros da Zona Sul e Leste. A velha Ponte de Pedra do Riacho tornou-se monumento histórico ao lado da moderna elevada de quatro pistas.

Sem dúvida nenhuma, Thompson Flores, como prefeito de Porto Alegre, deixou a marca de seu dinamismo e de sua capacidade administrativa na história da Cidade. Sabia reconhecer o valor da Câmara Municipal, a qual atribuía, em boa parte, a possibilidade de fazer uma administração limpa e progressista.

Em 1971, após ser reconduzido ao cargo de prefeito, por mais quatro anos, pelo governador Euclides Triches, Thompson Flores afirmava à reportagem do *Correio do Povo*:

... é muito fácil administrar com uma Câmara como a de Porto Alegre (...) cada vez admiro mais o alto espírito público de seus componentes que, sem distinção partidária, tudo realizam no interesse do desenvolvimento de nossa cidade.

**PROC. Nº 1466/13**  
**PLL Nº 137/13**

Por tudo quanto foi exposto, entendemos como justa e merecida a homenagem que queremos prestar ao saudoso prefeito Thompson Flores, batizando com seu nome o Complexo Viário do Túnel da Conceição, elevadas e acessos à Avenida Castelo Branco.

Sala das Sessões, 19 de abril de 2013.

VEREADOR JOÃO CARLOS NEDEL

**PROJETO DE LEI**

**Denomina Complexo Viário Telmo Thompson Flores o conjunto de equipamentos públicos integrado pela elevada de ingresso na Avenida Castelo Branco, a partir da Avenida Júlio de Castilhos, e pelas elevadas de saída da Avenida Castelo Branco, no sentido do Túnel da Conceição e da Avenida Mauá, localizado no Bairro Centro Histórico.**

**Art. 1º** Fica denominado Complexo Viário Telmo Thompson Flores o conjunto de equipamentos públicos integrados pela elevada de ingresso na Avenida Castelo Branco, a partir da Avenida Júlio de Castilhos, e pelas elevadas de saída da Avenida Castelo Branco, no sentido do Túnel da Conceição e da Avenida Mauá, localizado no Bairro Centro Histórico, nos termos da Lei Complementar nº 320 de 02 de maio de 1994, e alterações posteriores.

**Parágrafo único.** As placas denominativas conterão, abaixo do nome, os seguintes dizeres: Prefeito de Porto Alegre.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.