

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
HISTÓRIA DAS SOCIEDADES HIBÉRICAS E AMERICANAS

LEILA NESRALLA MATTAR

**A MODERNIDADE DE PORTO ALEGRE:  
ARQUITETURA E ESPAÇOS URBANOS PLURIFUNCIONAIS  
EM ÁREA DO 4º. DISTRITO.**

Porto Alegre

Novembro de 2010.



**A MODERNIDADE DE PORTO ALEGRE:  
ARQUITETURA E ESPAÇOS URBANOS PLURIFUNCIONAIS.**

LEILA NESRALLA MATTAR

LEILA NESRALLA MATTAR

A MODERNIDADE DE PORTO ALEGRE:  
ARQUITETURA E ESPAÇOS URBANOS PLURIFUNCIONAIS  
EM ÁREA DO 4º. DISTRITO

Orientadora: Dra. Maria Lúcia Bastos Kern

Porto Alegre  
2010

## **Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

M435m Mattar, Leila Nesralla

A modernidade em Porto Alegre: arquitetura e espaços urbanos plurifuncionais em área do 4o. distrito / Leila Nesralla Mattar – Porto Alegre, 2010.

354 f.

Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Lúcia Bastos Kern.

1. Urbanização - Porto Alegre. 2. Porto Alegre – Descrições. 3. Porto Alegre – História. 4. Arquitetura – Porto Alegre – História. I. Kern, Maria Lúcia Bastos. II. Título.

CDD 981.651

### **Bibliotecário Responsável**

Ginamara Lima Jacques Pinto

CRB 10/1204

Ao Fernando e Felipe pelo constante apoio; a meu pai, que, através de suas tantas histórias, me levou a olhar atentamente este lado da cidade; memória de minha mãe.

## AGRADECIMENTOS

À professora Maria Lúcia Bastos Kern, pela incansável orientação, incentivo e amizade.

Aos professores do Curso de Pós- Graduação em História da PUCRS, pelo privilégio do convívio e aprendizado. Aos membros da minha banca de qualificação, professora Núncia Santoro de Constantino, pela atenção e disponibilidade na troca de idéias e ao professor Charles Monteiro, por suas contribuições.

Ao amigo Renato Menegotto, pelo companheirismo e discussões compartilhadas; às amigas Suzana Barboza e Silvia Corrêa, que tanto me ajudaram em diversos momentos desta caminhada; à Raquel Lima por sua leitura crítica e sugestões.

Aos colegas e amigos da FAU-PUCRS, Ana Cé, Beatriz Dorfman, Beatriz Kother, Carlos Hübner, Cristiana Bersano, Flávio Gama, José C. Campos, Luiz Aydos, Marcelo Martel, Maria Alice Dias, Maria Dalila Bohrer, Maria Regina Mattos, Mario Ferreira, Nara Machado, Paulo Bicca, Paulo Bregatto, Paulo Cesa, Paulo Regal, Rosana Solano, Renato Marques Fernandes e Silvio Rocha, pelas conversas, indicações e amizade.

Ao professor Günter Weimer, pelos valiosos esclarecimentos e disponibilização do seu acervo microfilmado, e a Associação do 4º. Distrito, pelo acesso à documentações do seu acervo. À professora Célia Ferraz de Souza, que disponibilizou o mapa original do loteamento da Cia. Territorial. À Aline Cicconeto de Oliveira, pela inestimável colaboração na coleta de dados, a Gustavo Longaray, pela ajuda na pesquisa dos microfilmes e a Carla Witt, no mapeamento das tipologias.

Ainda agradeço à Camilo Raabe, pela revisão do texto e palavras carinhosas, à Cassio Raabe pela capa e aos estudantes Diego Flâmia, Paula Fontana e Ananda Oliveira pelos desenhos.

Enfim, aos meus familiares, que acompanharam a realização deste trabalho, e com carinho apoiaram-me em todos os momentos, e a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, também colaboraram.

## RESUMO

A presente tese enfoca a assimilação das transformações sociais, culturais e arquitetônicas nos anos 1900 até 1950, em Porto Alegre, centrada nas adjacências da rua Voluntários da Pátria. A proximidade entre moradia e trabalho, tendo como atrativo a possibilidade de emprego no promissor distrito industrial da cidade, foi fundamental para que se formasse neste local, uma comunidade de grande diversidade associativa e étnica. A existência de uma variada gama de formas ressaltava sua diversidade e expressava tipos de convivências baseadas em conteúdos sociais diferentes; sua estrutura espacial, marcada pela plurifuncionalidade, resultou em um núcleo onde a mescla conjugada à variedade de usos caracterizou sua ocupação. Ao processo de urbanização e modernização da área, seguiram-se gradativas alterações nos espaços das moradias, e ao modo de viver junto às atividades produtivas, culturais e sociais que a formou.

Palavras-chave: Urbanização. Arquitetura. Modernidade.

## **ABSTRACT**

The present work focuses the assimilation of the social, cultural, and architectural transformation from 1900 to 1950, in Porto Alegre, on Voluntarios da Pátria Street adjacencies. The proximity between the abode and the work, with the attractive possibility of a job in the promissory industrial district of the city, has been fundamental for the formation of a community with a great ethnical and associative diversity in the present local. The existence of a broad field of forms highlights its diversity and expresses the companionship manners based on distinct social contents; its spatial structure, distinguished by its plurifunctionality, resulted a center part where the mixture, associated to the variety of uses, characterized its occupation. To the process of urbanization and modernization of the area followed some gradual modifications in the abode spaces and in the way of living next to the productive, cultural and social activities that formed it.

Keywords: Urbanization. Architecture. Modernity.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Aspecto de Porto Alegre, no final do século XIX- início do XX. ....	39
Figura 2 - Mapa de Porto Alegre, de Alexandre Ahrons, de 1916, com indicação dos distritos.....	44
Figura 3 - Planta de Porto Alegre reproduzida por Clovis Silveira de Oliveira. O local onde posteriormente seria o Caminho Novo, aparece com linha tracejada- ainda não havia sido demarcado. ....	49
Figura 4 - Casas típicas do Caminho Novo, na primeira metade do século XIX. ....	50
Figura 5 - Rua Voluntários da Pátria no final do século XIX.....	51
Figura 6 - Cartão postal de Porto Alegre, identificando a importância das atividades comerciais da cidade no início do século XX, efetuadas a partir do Guaíba.....	52
Figura 7 - Antiga doca de cereais, após a descarga de diversas embarcações.....	54
Figura 8 - Cartão postal de 1908, mostrando os inúmeros trapiches que avançam sobre o Guaíba.....	55
Figura 9 - Trapiche e depósito da firma Schwartz, Homrich & Cia., localizada na Voluntários da Pátria nas proximidades da rua Ernesto Alves. ....	56
Figura 10 - Vista das imediações do edifício Ely, na esquina da Conceição com a Voluntários da Pátria, antes da abertura da avenida Farrapos. Próximo a edificação (ao fundo) evidenciam-se diversos elementos que caracterizam uma área rural.....	59
Figura 11 - Esquema da área atingida por infra-estrutura e canalizações de água, esgoto e gás, em 1916, elaborado pela equipe do GEDURB, sob a coordenação da professora Célia Ferraz de Souza.....	60
Figura 12 - Rua Voluntários da Pátria, construção do Cais,1911.....	63
Figura 13 - Área aterrada a partir da Voluntários da Pátria, para instalações portuárias, em imagem da década de 1950. ....	64
Figura 14 - Delimitação da área em estudo. Fonte: MAPA.BMP. Altura: 680 pixels. Largura: 539 pixels. RGB. 1,04mb. ....	70
Figura 15 - Planta de Porto Alegre (1772) reproduzida por Clovis Silveira de Oliveira. ....	75
Figura 16 - Porto Alegre e seus caminhos. ....	76
Figura 17 - Planta de Porto Alegre, de 1888, por João Cândido Jacques.....	77

Figura 18 - Planta parcial de Porto Alegre, de 1896, por Alexandre Ahrons, mostrando a área do 4º. Distrito.....	78
Figura 19 - Planta da Chácara dos herdeiros de Dona Margarida Teixeira de Paiva, de 1877. ....	80
Figura 20 - Planta de loteamento de Antonio Carlos Brandão, de 1892. ....	81
Figura 21 - Planta de uma parte do loteamento da Companhia Territorial Porto Alegrense, com a discriminação de diversos terrenos, com data estimada de 1895. ....	82
Figura 22 - Planta da cidade de Porto Alegre, por Alexandre Ahrons, em 1916. ....	84
Figura 23 - Linhas de bondes puxados a tração animal existentes em 1888 e linhas de bondes elétricos e energia elétrica em 1916, elaborado pela equipe do GEDURB, sob a coordenação da professora Célia Ferraz de Souza. ....	86
Figura 24 - Comparação do crescimento da cidade de Porto Alegre entre 1888 e 1916, elaborado pela equipe do GEDURB, sob a coordenação da professora Célia Ferraz de Souza.....	87
Figura 25 - Porto Alegre, nas primeiras décadas do século XX. ....	94
Figura 26 - Foto aérea da área, nas proximidades da Praça Pinheiro Machado, aproximadamente nos anos 50. ....	95
Figura 27 - Mapa do Município de Porto Alegre, sendo prefeito o Sr. Dr. José Loureiro da Silva (1939-41). Ampliação da área do 4º. Distrito.....	98
Figura 28 - Foto aérea da área na década de 1950. ....	99
Figura 29 - Foto aérea mostrando a avenida Farrapos, na década de 1950. ....	100
Figura 30 - Aspectos da enchente de 1936 nas ruas Voluntários da Pátria, Conceição e Parque.....	101
Figura 31 - Gabarito da avenida Minas Gerais.....	106
Figura 32 - Trechos da avenida Minas Gerais, atingido pela abertura da Farrapos. ....	106
Figura 33 - Planta baixa do projeto para o Bairro Industrial na Várzea do Gravataí. ....	107
Figura 34 - Planta baixa do Projeto do Parque Náutico. ....	109
Figura 35 - Sede para o clube Veleiros do Sul. ....	110
Figura 36 - Planta mostrando a área de contribuição e a zona plana do lado norte da cidade.....	111
Figura 37 - Foto atual da primeira sede da Berta, na Voluntários da Pátria.....	115

Figura 38 - Trecho da Voluntários no início do século XX, onde percebe-se as atividades de estaleiros junto ao Guaíba. ....	116
Figura 39 - Aspecto da rua Voluntários da Pátria, em 1922, nas proximidades do Moinho Rio-grandense. Visualiza-se também, os trilhos do trem, do bonde e do lado do Guaíba, os depósitos .....	117
Figura 40 - Fábrica de Cerveja Ritter, localizada na Voluntários da Pátria. ....	118
Figura 41 - Foto atual da Cia. Fiação e Tecidos Porto-alegrense(FIATECI) .....	119
Figura 42 - Foto atual da edificação que sediou a Cia. Fabril, na Voluntários da Pátria, nas proximidades da João Inácio, em 1922.....	120
Figura 43 - Fábrica de pregos Pontas de Paris em 1922, de Hugo Gerdau.....	122
Figura 44 - Foto atual da sede da Fábrica de Móveis Vergados de Walter Gerdau. ....	123
Figura 45 - Imagem do antigo conjunto de edificações da fábrica Wallig, contrastando com a degradação das fachadas atuais. ....	124
Figura 46 - Interior da fábrica de vidros Navegantes, onde aparece aspectos da seção de pintura.....	125
Figura 47 - Sede do Moinho Rio-Grandense, na Voluntários da Pátria esquina com Moura Azevedo em 1916. ....	126
Figura 48 - Moinho Kessler e Vasconcelos e o carregamento de arroz para Buenos Aires, através do trapiche da firma.....	126
Figura 49 - Foto atual do Moinho Chaves, localizado na esquina da Voluntários da Pátria com Ernesto Fontoura.....	127
Figura 50 - Imagem do conjunto das fábricas Renner em 1922, e a moderna edificação, projetada pelo arquiteto Egon Weindörfer, na década de 1930, na rua Frederico Mentz. ....	128
Figura 51 - Ampliação da fábrica de chocolates Neugebauer, na década de 1940, e a edificação atual. ....	129
Figura 52 - Conjunto de armazéns da Voluntários da Pátria, nas proximidades da Ernesto Alves, atualmente. ....	131
Figura 53 - Projetos microfilmados da Prefeitura de Porto Alegre, de cortiços na rua da Praia em 1897 e de 'estrebaria' na rua Cristóvão Colombo. ....	135
Figura 54 - Vila operária Maria Zélia em 1919. ....	140
Figura 55 - Foto atual da antiga vila operária da FIATECI( avenida Fábrica, atual rua Guido Mondin, rua São Paulo e rua Polônia). ....	142

Figura 56 - Foto de antigos sobrados da rua do Parque, atualmente. ....	152
Figura 57 - Amostragem de algumas ocupações da área, baseada na planta da cidade de 1939-41.....	155
Figura 58 - Conjunto de casas em fita da rua do Parque. ....	161
Figura 59 - Proc. 560/1919.....	165
Figura 60 - Proc. 11/1908.....	166
Figura 61 - Proc. 186/1910.....	167
Figura 62 - Filme 040_13483/1929. ....	168
Figura 63 - Foto atual do conjunto de casas da Conde de Porto Alegre. ....	169
Figura 64 - Proc. 312/1912.....	170
Figura 65 - Gráfico do número de projetos encaminhados para aprovação na prefeitura de Porto Alegre. ....	171
Figura 66 - Filme 022_1080-1925. ....	172
Figura 67 - Foto atual da edificação da Voluntários da Pátria esquina com Álvaro Chaves. ....	173
Figura 68 - Filme 022_1263/1925. ....	174
Figura 69 - Foto atual da edificação da Moura Azevedo, visivelmente alterada. ....	175
Figura 70 - Proc. 5660/1933.....	176
Figura 71 - Foto atual do conjunto da rua Paraíba. ....	176
Figura 72 - Filme 034_6708/1928. ....	178
Figura 73 - Filme 053_19270/1932. ....	179
Figura 74 - Filme 082_16092/1939. ....	181
Figura 75 - Casa térrea da rua Moura Azevedo por ocasião da enchente de 1937. ....	182
Figura 76 - Filme 001_386 - 1983. ....	185
Figura 77 - Filme 012_892 - 1913. ....	187
Figura 78 - Filme 014_726 - 1915. ....	189
Figura 79 - Filme 014_735 - 1915. ....	189
Figura 80 - Filme 016_524 - 1919. ....	190
Figura 81 - Filme 015_359 - 1917. ....	192
Figura 82 - Proc. 555/1929.....	193
Figura 83 - Filme 020_376 - 1924. ....	194
Figura 84 - Filme 022_0231 - 1925. ....	195
Figura 85 - Filme 029_5778 - 1927. ....	196

Figura 86 - Filme 011_237 - 1913. ....	201
Figura 87 - Foto atual da residência na avenida Pátria, 245. ....	202
Figura 88 - Filme 012_1012 - 1913. ....	202
Figura 89 - Filme 040_9224 - 1930. ....	204
Figura 90 - Filme 020_1121 - 1923. ....	206
Figura 91 - Filme 022_0062 - 1925. ....	207
Figura 92 - Filme 021_912 - 1924. ....	208
Figura 93 - Proc. 5172/1929. ....	209
Figura 94 - Filme 69_8913 - 1936. ....	211
Figura 95 - Filme 017_620 - 1921. ....	213
Figura 96 - Foto atual da residência da avenida Brasil. ....	213
Figura 97 - Filme 021_540 - 1924. ....	215
Figura 98 - Filme 023_2633 - 1925. ....	215
Figura 99 - Sobrado na avenida Presidente Roosevelt. ....	216
Figura 100 - Proc. 1054/1913. ....	218
Figura 101 - Foto atual da Casa Fortunati Travi, situada na rua Álvaro Chaves. ....	219
Figura 102 - Proc. 723/1915. ....	220
Figura 103 - Proc. 6719/1929. ....	221
Figura 104 - Foto atual do sobrado da Conde de Porto Alegre esquina Quintino Bandeira. ....	222
Figura 105 - Proc. 674/1921. ....	223
Figura 106 - Proc. 765/1925. ....	224
Figura 107 - Proc. 308/1926. ....	226
Figura 108 - Evolução do mercado imobiliário de Porto Alegre entre 1892 e 1956. ....	227
Figura 109 - Filme 11_324/1929. ....	227
Figura 110 - Proc. 9412/1930. ....	228
Figura 111 - Proc. 099/1913. ....	231
Figura 112 - Proc. 416/1916. ....	231
Figura 113 - Fachada do prédio da fábrica de bebidas Fischel, localizada na Voluntários quase esquina com Comendador Azevedo. O prédio da esquina, em primeiro plano, era a residência da família Fischel. ....	232
Figura 114 - Foto atual da residência de A. J. Renner. ....	233
Figura 115 - Residência na rua Comendador Azevedo, ao lado de fábrica. ....	234
Figura 116 - Filme 18_715/1936. ....	237

Figura 117 - Foto atual da edificação da Álvaro Chaves.....	238
Figura 118 - Proc. 9954/1938.....	238
Figura 119 - Filme 14_672/1939. ....	239
Figura 120 - Filme 46_991/1951. ....	240
Figura 121 - Proc. 898/1952.....	241
Figura 122 - Filme 43_11464/1930. ....	243
Figura 123 - Aquarela do Escritório de Theo Wiederspahn, referente ao projeto dos sobrados geminados de Maria Emília Dillemburg. ....	243
Figura 124 - Foto atual dos sobrados geminados da avenida Pátria, visivelmente alterados no pavimento inferior. ....	244
Figura 125 - Foto atual dos sobrados geminados da rua Álvaro Chaves.....	245
Figura 126 - Conjunto de edifícios da avenida Farrapos.....	246
Figura 127 - Demolições para a implantação da avenida Farrapos, nos trechos entre Ernesto Alves e Garibaldi.....	251
Figura 128 - Filme 092_09257/1941. ....	256
Figura 129 - Filme 092_11209/1941. ....	258
Figura 130 - Foto atual do edifício Tamoio, atualmente Marajoara. Percebem-se diversas alterações, inclusive o acréscimo de um pavimento. ....	258
Figura 131 - Filme 250_46004/1952. ....	259
Figura 132 - Foto atual do edifício De Conto.....	260
Figura 133 - Filme 223_33894/1951. ....	261
Figura 134 - Foto atual da edificação da esquina da Maranhão com Farrapos. ....	261
Figura 135 - Filme 240_22674/1952. ....	263
Figura 136 - Foto da avenida Presidente Roosevelt, onde aparece o edifício do Banco do Estado do Rio Grande do Sul, no final da década de 1950.....	263
Figura 137 - Fotografia aérea mostrando as edificações mais altas na avenida Farrapos e Presidente Roosevelt, na década de 1960. ....	264
Figura 138 - Fotografia aérea da década de 1960. ....	265
Figura 139 - Amostragem da inserção de alguns edifícios, na área em estudo, baseada na planta da cidade de Porto Alegre de 1987.....	268
Figura 140 - Antiga avenida Eduardo nas primeiras décadas do século XX.....	269
Figura 141 - Filme 014_300 - 1916. ....	275
Figura 142 - Filme 020_1119/1923. ....	277

Figura 143 - Fotografia atual da Igreja Evangélica Navegantes, hoje Igreja da Paz, situada na avenida Sertório.....	277
Figura 144 - Filme 040_14319 - 1929. ....	278
Figura 145 - Fotografia atual da Igreja Luterana de Cristo, localizada na avenida Presidente Roosevelt esquina com Pátria.....	279
Figura 146 - Fotografia atual da Igreja Metodista Institucional, situada na avenida Presidente Roosevelt esquina com Guido Mondin.....	280
Figura 147 - Fotografia atual da Escola 1º. de Maio, localizada na avenida Presidente Roosevelt. ....	281
Figura 148 - Filme 029_5738/1927. ....	282
Figura 149 - Fotografia atual da igreja Nossa Senhora de Monte Claro, situada na avenida Presidente Roosevelt.....	283
Figura 150 - Fotografia atual da Igreja Nossa Senhora dos Navegantes, na avenida Sertório.....	284
Figura 151 - Filme 022_1833/1925. ....	284
Figura 152 - Fotografia do pátio da antiga Igreja São Geraldo, na avenida São Pedro, na década de 1940. ....	285
Figura 153 - Igreja São Geraldo, situada na avenida Farrapos. Projeto do arquiteto Vitorino Zani e foto atual. ....	285
Figura 154 - Fotografia atual da Creche Nossa Senhora dos Navegantes, situada na avenida Sertório. ....	287
Figura 155 - Fotografia atual do prédio do Cine Teatro Navegantes, na avenida Cairú esquina Rio Grande. ....	289
Figura 156 - Fotografia de 1944, a partir da avenida São Pedro, por ocasião do incêndio do cinema Talia.....	290
Figura 157 - Filme 107_3620/1944. ....	291
Figura 158 - Fotografia da avenida Presidente Roosevelt, mostrando o Cine Tália no final da década de 1940. ....	291
Figura 159 - Filme 021_901/1924. ....	292
Figura 160 - Fotografia da avenida Presidente Roosevelt, mostrando do seu lado direito, a sociedade Gondoleiros, no final da década de 1940.....	293
Figura 161 - Fotografia atual da sede da Sociedade Gondoleiros, na avenida Presidente Roosevelt. ....	294

Figura 162 - Fachada principal do projeto original (1952),da Sede da Sociedade Polônia na avenida São Pedro.....	295
Figura 163 - Fotografia atual da sede da Sociedade Ginástica Navegantes São João, na avenida Presidente Roosevelt.....	296
Figura 164 - Fotografia aérea mostrando as avenidas Farrapos e Presidente Roosevelt e o parque esportivo da Sociedade Ginástica Navegantes São João, onde ficava o clube de futebol Renner, na década de 1950. ....	297
Figura 165 - Clube de Regatas Almirante Tamandaré. Fotografia de 1916, de Theo Wiederspahn, autor do projeto e da construção.....	299
Figura 166 - Fotografia de um grupo de amigos, na década de 1940, junto ao Guaíba. ....	299
Figura 167 - Fotografia da Voluntários da Pátria esquina com Sertório, antes da construção da ponte, onde se evidencia diversas embarcações e a relação de proximidade, então existente entre o Guaíba e o bairro.....	300
Figura 168 - Fotografia de um desfile de bandas, na Presidente Roosevelt, na década de 1970.....	303
Figura 169 - Fotografia do desfile da mocidade, na Presidente Roosevelt, na década de 1970. ....	303
Figura 170 - Imagem da Festa de Navegantes em 1930, com a tradicional procissão fluvial. ....	304
Figura 171 - Rua do Parque, tradicional via residencial, com significativa variedade de fachadas. A sucessão de construções corridas estabelecem um continuum espacial. ....	307
Figura 172 - Antiga fábrica Wallig. ....	310
Figura 173 - Vista aérea da Travessia Getúlio Vargas. Através da foto da década de 1960, percebe-se a faixa de aterro a partir da Voluntários da Pátria, onde posteriormente seria definido o dique da avenida Castelo Branco.....	311
Figura 174 - Foto atual da Travessia Getúlio Vargas junto a avenida Sertório e antiga Praça Navegantes.....	312
Figura 175 - Trecho atual da rua Almirante Barroso. Antiga fábrica Wallig, encontra-se em ruínas.....	314
Figura 176 - Fotografia atual de casas de operários vazias e em ruínas na rua Rio Grande. ....	315

Figura 177 - Vista aérea da área aterrada, a partir da rua Voluntários da Pátria, na década de 1950.....	316
Figura 178 - Trecho atual da Voluntários da Pátria, nas proximidades da Estação Rodoviária, onde antigas edificações residenciais, de armazéns e depósitos hoje estão decadentes. ....	317
Figura 179 - Área decadente da rua Conselheiro Travassos. ....	318
Figura 180 - Fotografia de antiga prédio fabril na Ernesto Fontoura esquina com São Paulo. ....	318
Figura 181 - Trecho atual da rua do Parque. Antigas residências encontram-se vazias ou em ruínas. ....	319
Figura 182 - Vista do bairro fabril. ....	321

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>17</b>
1.1	JUSTIFICATIVAS .....	17
1.2	CONTRIBUIÇÕES PARA O TEMA .....	21
1.3	DELIMITAÇÕES DO PROBLEMA .....	28
1.4	OBJETIVOS E METODOLOGIA.....	30
1.5	PRESSUPOSTOS INICIAIS E ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS .....	34
<b>2</b>	<b>UM LUGAR</b> .....	<b>38</b>
2.1	INTRODUÇÃO.....	38
2.2	AS MARGENS: UM SUBÚRBIO DE PORTO ALEGRE.....	43
<b>3</b>	<b>UM FRAGMENTO</b> .....	<b>68</b>
3.1	INTRODUÇÃO.....	68
3.2	CHÁCARAS E LOTEAMENTOS .....	74
<b>4</b>	<b>AMBÍGUO &amp; CONTRASTANTE</b> .....	<b>91</b>
4.1	INTRODUÇÃO.....	91
4.2	ORDENAÇÃO UTÓPICA.....	102
4.3	O PROGRESSISTA SETOR INDUSTRIAL .....	113
4.4	A QUESTÃO DA MORADIA .....	134
<b>5</b>	<b>HETEROGÊNEO</b> .....	<b>156</b>
5.1	INTRODUÇÃO.....	156
5.2	CASAS EM FITA .....	161
5.3	CASAS TÉRREAS.....	182
<b>5.3.1</b>	<b>Casas Térreas Isoladas</b> .....	<b>183</b>
<b>5.3.2</b>	<b>Casas térreas geminadas</b> .....	<b>212</b>
5.4	SOBRADOS E CASAS MAIORES .....	216
5.5	EDIFÍCIOS.....	246
<b>6</b>	<b>SINGULAR</b> .....	<b>269</b>
6.1	INTRODUÇÃO.....	269
6.2	OUTROS USOS E SOCIABILIDADES .....	273

<b>7</b>	<b>PLURAL</b> .....	<b>305</b>
7.1	INTRODUÇÃO.....	305
7.2	PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES.....	310
<b>8</b>	<b>CONCLUSÃO-A CONSTRUÇÃO DE UMA MODERNIDADE PERIFÉRICA</b> ..	<b>321</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>331</b>

## 1 INTRODUÇÃO

É por nos afastarmos cada vez mais da nossa história que somos tão ávidos dos signos passados, não para os ressuscitarmos, mas para preenchermos o espaço vazio da nossa memória.<sup>1</sup>

As cidades são a memória da cultura. Ou, mais precisamente, são os símbolos históricos da cultura que leva seu nome: civilização, a ordem e o acúmulo de experiências que as biografias das cidades percorrem.<sup>2</sup>

### 1.1 JUSTIFICATIVAS

Escrever sobre a cidade de Porto Alegre no período da sua industrialização consiste em reunir fragmentos de múltiplos espaços que, por vezes, constituem realidades que se confrontam. De um lado, o centro, onde a metrópole luminosa dos altos edifícios mostrava a sublimação do aço e do cimento, bem como o centro do poder e do conhecimento. De outro lado, o bairro dos operários, o desenvolvimento técnico-industrial e os seres humanos que ali residiam.<sup>3</sup>

A expansão industrial da cidade, no início e na primeira metade do século XX, foi acompanhada por um acelerado processo de desenvolvimento e, por conseguinte, um grande aumento populacional. O perfil da sociedade porto-alegrense dessa época seria conduzido pelas transformações que os avanços tecnológicos haveriam de propiciar: nos meios de transporte, nas novas máquinas, na produção em série, na urbanização, na arquitetura e nas vivências sociais.

Nesse contexto, diversas foram as formas de ocupação do espaço urbano da capital, no qual, aqui, queremos analisar os ambientes dos bairros Navegantes, São Geraldo e Floresta, redutos das primeiras instalações industriais, especialmente impulsionadas nos últimos anos do século XIX. Como será abordado

---

<sup>1</sup> BAUDRILLARD, Jean. A ilusão do fim. Lisboa: Terramar, 1992. p. 112.

<sup>2</sup> SUBIRATS, Eduardo. **A flor e o cristal. Ensaios sobre arte e arquitetura modernas.** São Paulo: Nobel, 1988. p. 137.

<sup>3</sup> Em alusão ao filme *Metrópolis* e as "duas cidades confrontadas" referidas por Subirats. Ibid, p.120.

posteriormente, na primeira metade do século XX, esses bairros atraíram um contingente populacional em busca de trabalho nas fábricas, formado, em grande parte, por imigrantes: primeiramente alemães e depois outras etnias foram reunidas, como italianos, poloneses, judeus, árabes, etc.

A concentração de trabalhadores e a usual proximidade entre moradia e trabalho gerou um lugar miscigenado, não somente nos seus aspectos humanos, isto é, nos relativos à população e suas formas de sociabilidade, mas também no físico, através do desenvolvimento de várias tipologias arquitetônicas.

A noção de bairro, que será desenvolvida adiante, pressupõe questões de identidade e peculiaridades de microcosmos, mas que, ao mesmo tempo, são partes da dimensão mais abrangente que constitui o contexto da cidade. Sua configuração urbana e funções envolvem aspectos de ordem social, o que permite mostrar diversas leituras que buscam os estudos de relações espaciais e sociais de determinada comunidade.

A produção arquitetônica dos subúrbios da cidade e suas formas de morar são especialmente importantes por constituírem, em grande parte, exemplares pertencentes a um período de experimentações de diversas tendências modernizantes, cujo estudo ainda não é devidamente valorizado já que, em geral, só se reconhece a sua condição de transitoriedade entre o ecletismo e a arquitetura moderna.

Em Porto Alegre, na paisagem de prósperos armazéns atacadistas e fábricas, inseriam-se casas, sobrados e outros usos que integraram o quadro diverso que constituía o lugar. Desde o início do século XX, sua importância aumentou, à medida em que foi cenário de importantes transformações sociais e econômicas da cidade que se industrializava e de uma sociedade que almejava modernizar-se. No contexto geral da capital, adquiriu uma identidade própria, que o diferenciava de outras áreas:

São João-Navegantes nasceu proletário, um galardão a lembrar na exaltação da efervescência vital que sempre teve. Seu amanhecer, fosse sob a cerração densa da invernia, fosse no prenúncio de dias ensolarados,

era sempre uma sinfonia. O apito das fábricas e o matracar dos tamancos davam-lhe o tónus distintivo do resto da cidade.<sup>4</sup>

A opção pelo distrito industrial da cidade deve-se, em grande parte, à sua conformação espacial atual, ou seja, a imagem que hoje nos é revelada através das formas antigas e de uma área decadente. A nós, interessam as questões referentes às relações espaciais e sociais desse local, sua formação e transformação, a sua complexa e rica estrutura funcional e social, os símbolos e signos que se cristalizaram através das formas e que tornaram este lugar uma reserva da memória da cidade.

O estudo iniciado na dissertação de mestrado sobre a rua Voluntários da Pátria no recorte temporal de 1900 até 1930,<sup>5</sup> suscitou abordagens mais ampliadas. O espírito de descoberta e de valorização desta memória, a importância histórica e estética do patrimônio histórico e das ideias arquitetônicas que antecederam a difusão do movimento modernista, exemplos de espaços urbanos dos bairros, apropriados pela população e ausentes dos nossos livros de arquitetura, sua proteção e reconhecimento, constituem outras motivações para a presente tese.

No entanto, a quebra de preconceitos e estigmas são fundamentais para que as diversas manifestações dessa arquitetura edificada possam contribuir para uma maior compreensão da formação, evolução, organização e vivências do bairro industrial da cidade e que, assim, venha a ter o devido reconhecimento. De um modo geral, percebe-se um certo desinteresse por parte dos habitantes da cidade por esses exemplares, bem como pelos ambientes urbanos desses bairros, que foram tão importantes na sua formação histórica. E como diz Perrot:

Por muito tempo as condições de moradia das classes sofredoras foram deixadas de lado pelos especialistas em história social, que se contentam, a respeito, com qualificativos frequentemente relativos apenas à estética. 6

Assim, por não haver um consenso sobre a importância e representatividade dessas construções, no decorrer dos últimos anos, várias delas vêm sofrendo

---

<sup>4</sup> MONDIN, Guido. **Burgo sem água. (reminiscências do 4º. Distrito)**. Porto Alegre: Feplam, 1987, p.17,18.

<sup>5</sup> MATTAR, Leila Nesralla. **Porto Alegre: Voluntários da Pátria e a experiência da rua plurifuncional(1900-1930)**. Porto Alegre, 2001. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS.

<sup>6</sup> PERROT, Michelle. "Maneiras de Morar". In: PERROT, Michelle (org.). **História da Vida Privada. Da Revolução à Primeira Guerra**. São Paulo: Cia das Letras, 1991, v.4, p. 356.

transformações e muitas foram demolidas antes mesmo de serem estudadas. Esse descaso pode ser atribuído à aparente singeleza, despojamento dos detalhes construtivos e falta de monumentalidade, se comparadas às edificações de linguagem historicista, ou mesmo ao fato de que diversos são os exemplares projetados e construídos por profissionais sem formação acadêmica, o que vem acarretando a devastação e descaracterização desse patrimônio.

Apesar dos problemas assinalados, a produção menos intelectualizada, mas de qualidade construtiva e urbana, gerou identidade peculiar a esses lugares. Atualmente, a descaracterização e o abandono em que se encontram muitos dos seus conjuntos, são um alerta para a necessidade de manutenção de um passado que clama por recuperação.

Por fim, surpreende, a quem trabalha e estuda arquitetura e urbanismo, o sucesso de determinados espaços e as razões que levam moradores que passaram uma série de dificuldades pessoais e estruturais, a atribuírem tanta distinção ao seu bairro. Suas peculiares características e acontecimentos são sempre tão presentes nas lembranças dos antigos habitantes do chamado 4<sup>o</sup>. Distrito, acometidos de um entusiasmo envolvente ao falar da sua história. Mondin refere-se à “alma” do bairro, como aquela parte do espaço que o progresso não consegue destruir nem apagar: “é apenas a alma de um arrabalde que a transformação urbana compactou, embora não conseguiu sepultar.”<sup>7</sup>

A partir das considerações efetuadas, concluímos lembrando que é necessário olhar a cidade sob um ponto de vista mais plural e menos linear. A procura de outros significados para os espaços não narrados nas histórias instituídas, constituem-se em novos horizontes historiográficos. Esses não serão vistos como cenários permanentes e estanques, mas como objetos que provindo do passado, e depositários das experiências silenciosas da memória, têm sua reflexão feita no presente.

Para tanto, tornou-se imprescindível uma revisão bibliográfica de cunho geral, que, preliminarmente, dedicou-se às inquietantes e variadas manifestações

---

<sup>7</sup> MONDIN, 1987, op.cit., p.156.

arquitetônicas, entre elas o Art Déco, que se expandiu, principalmente, a partir dos anos vinte do século passado.

## 1.2 CONTRIBUIÇÕES PARA O TEMA

O levantamento da literatura existente sobre o tema iniciou por obras que interpretam o pensamento arquitetônico e as diversas contribuições à gênese da modernidade. Alguns autores, como Conde & Almada, aceitam a interpretação de que o Art Déco foi :

(...)uma das derradeiras manifestações do Ecletismo, ao mesmo tempo em que se constituiu como uma das primeiras expressões do Modernismo, daí seu caráter ambíguo(....).Em vez de ruptura, houve mutação lenta e imperceptível, produzida por protagonistas até hoje quase anônimos. <sup>8</sup>

Outras abordagens são importantes, como as de Bayer e também de Hillier<sup>9</sup>, que exploraram as diversas manifestações artísticas do Art Déco, na França e nos EUA. Neste país, Cerwinske<sup>10</sup> focalizou o seu desenvolvimento em Miami Beach antigo.

O Art Déco na América Latina foi amplamente interpretado, em 1997, em seminário no Rio de Janeiro.<sup>11</sup> Jorge Ramos <sup>12</sup> e Roberto Segre<sup>13</sup>, também colaboraram com publicações sobre o assunto. Destacam-se, no Uruguai, as obras

---

<sup>8</sup> CONDE, Luiz Paulo Fernandez; ALMADA, M. "Introdução". In: CZAJKOWSKI, Jorge(org.) **Prefeitura Municipal. Guia da Arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo, 1996, p.14.

<sup>9</sup> BAYER, Patrícia. **Art Deco Architecture**. London :Tames & Hudson, 1992.

HILLIER, Bevis & ESCRITT, Stephen. **Art Deco Style**. London: Phaidon, 2000.

<sup>10</sup> CERWINSKE, Laura. **Tropical Deco: The Architecture and Design of Old Miami Beach**. New York: Rizzoli, 2 a. ed., 2003, 95p.

<sup>11</sup> **Art Déco na América Latina-1º Seminário Internacional**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo/Centro de Arquitetura e Urbanismo; PUC-RJ, 1997.

<sup>12</sup> RAMOS, Jorge "Buenos Aires Déco: a outra modernidade" In: **Art Déco na América Latina- Iº Seminário Internacional**. Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo?Centro de Arquitetura e Urbanismo; PUCRJ, 1997, 233p.

<sup>13</sup> SEGRE, Roberto. **América Latina, fim de milênio: raízes e perspectivas de sua arquitetura**. São Paulo: Studio Nobel, 1991.

de Arana<sup>14</sup> e de Margenat, que consideraram a arquitetura produzida neste período um projeto gradual e pragmático, sem rupturas bruscas, o que justificou sua grande difusão e aceitação social nos bairros de Montevideú.<sup>15</sup>

No Brasil, foi elaborado extensivo trabalho sobre o assunto por Unes,<sup>16</sup> em Goiânia e no Rio de Janeiro, através do Guia da Arquitetura Art Déco da cidade<sup>17</sup>. Conde, pesquisou sobre a arquitetura carioca desta época, motivado pela percepção de que diversos espaços urbanos e conjuntos edificados, situados em Copacabana,<sup>18</sup> possuíam grande qualidade ambiental e não tinham sido ainda catalogados pela historiografia oficial.

Nessa linha de investigação, de uma produção de grande identificação com a população, mas distantes dos compêndios e da crítica especializada, insere-se o texto de Oliveira e Dias<sup>19</sup> que abordou a presença do Art Déco na arquitetura do subúrbio carioca .

Outros autores fizeram uma análise ampliada do enfoque modernista, como Hugo Segawa<sup>20</sup>, que denominou de Modernidade Pragmática (1922-1943) a uma arquitetura fora dos manuais, sendo o Art Déco uma modalidade que serviu de suporte formal para diversas tipologias que surgiram a partir dos anos de 1930. No

---

<sup>14</sup>ARANA,Mariano;GARABELLI,Lorenzo.**Arquitectura Renovadora em Montevideo 1915-1940:reflexiones sobre um período fecundo de la arquitectura en el Uruguay**.Montevideú:Fundación de Cultura Universitaria,1995.

ARANA,Mariano.**Guia Art Déco :Montevideo**.Montevideo:Editorial dos Puntos,1999.

<sup>15</sup> MARGENAT, Juan Pedro.**Arquitectura Art Déco em Montevideo(1925-1950):cuando no todas lãs catedrales eran blancas**.Montevideú: Editorial Dardo Sanzberro,2000.

MARGENAT, Juan Pedro.Barcos de Ladrillo.Arquitectura de Referentes Náuticos em Uruguay (1930-1950) Montevideú: Editorial Dardo Sanzberro,2001.

<sup>16</sup> UNES, Wolney. **Identidade Art Déco de Goiânia**. Goiânia: Ateliê Editorial,2001.

<sup>17</sup>CZAJKOWSKI,Jorge(org.) **Prefeitura Municipal.Guia da Arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro**.Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo,1996.

<sup>18</sup>CONDE,LUIZ Paulo Fernadez."Protomodernismo em Copacabana."**Revista Au**,São Paulo,n<sup>o</sup>16,p.68-75 ,1987.

<sup>19</sup>OLIVEIRA,Luciana de Lima & DIAS,Paulo Renato Ramos."A presença do Art Déco na Arquitetura do Subúrbio Carioca." In: **Art Déco na América Latina- I °Seminário Internacional**.Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo?Centro de Arquitetura e Urbanismo; PUCRJ, 1997,233p.

<sup>20</sup>SEGAWA,Hugo.**Arquiteturas no Brasil 1900-1990**.São Paulo:Edusp,2002.

SEGAWA,Hugo." Modernidade pragmática: uma arquitetura dos anos 1920/40 fora dos manuais." **Revista Projeto**, São Paulo, n<sup>o</sup> 191,p.73-84, novembro 1995.

mesmo enfoque, Andrade<sup>21</sup> relacionou as diversas influências do período modernista, como uma arquitetura de conciliação.

Alguns textos fizeram revisões acerca dos mecanismos de produção das cidades nessas décadas, destacando-se o de Fernando Diez <sup>22</sup> que apontou a grande qualidade do urbanismo do período Art Déco em Buenos Aires em contraposição às realizações mais recentes.

Em Porto Alegre, Bruggalli<sup>23</sup> desenvolveu uma dissertação de mestrado sobre as edificações do final dos anos 20 até meados da década de 40 do século passado e avaliou as tipologias mais representativas, localizadas no centro e avenida Farrapos. Anteriormente, Mahfuz<sup>24</sup> havia abordado as manifestações desta arquitetura na mesma avenida, destacando a grande qualidade da sua unidade de conjunto. Simone Ruschel,<sup>25</sup> em dissertação de mestrado, focalizou o tema da modernidade nessa radial, inaugurada em 1940, analisando algumas de suas obras deste período.

Considerando-se a importância da Exposição Farroupilha como um momento de grande divulgação de novas tendências arquitetônicas, alguns estudos tiveram como foco o presente evento. Além das referências de Segawa<sup>26</sup> e Canez,<sup>27</sup> Nara Machado<sup>28</sup> evidenciou o espaço da exposição e suas possíveis vinculações com as ideologias regionais dominantes. O texto de Frota, além das questões da

---

<sup>21</sup> ANDRADE, Paulo Raposo. "Uma Outra Cultura da Modernidade". **Revista AU**, São Paulo, N<sup>o</sup> 51, p.73-77, 1993/94

<sup>22</sup> DIEZ, Fernando. "Urbanismo: Abstracción y delito". **Revista Summa**, Buenos Aires n<sup>o</sup> 21, p.90-93, 1996/97.

<sup>23</sup> BRUGALLI, Ana Paola. **Art Déco e as manifestações na arquitetura de Porto Alegre**. Porto Alegre, 2003. Dissertação de Mestrado, PROPAR, UFRGS.

<sup>24</sup> MAHFUZ, Edson. "Influências do Art Déco na Arquitetura Gaúcha". In: **Art Déco na América Latina - I<sup>o</sup> Seminário Internacional**. Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo? Centro de Arquitetura e Urbanismo; PUCRJ, 1997, 233p.

<sup>25</sup> RUSCHEL, Simone. **A Modernidade na Av. Farrapos**. Porto Alegre, 2004. Dissertação de Mestrado, PROAR/FAU-UFRGS .

dissertação pelo PROPAR/ UFRGS, cujo título será: A Modernidade na Av. Farrapos.

<sup>26</sup> SEGAWA, 1995, op. cit.

SEGAWA, 2002, op. cit.

<sup>27</sup> CANEZ, Anna Paula. **Fernando Corona e os caminhos da arquitetura moderna em Porto Alegre**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre/Secretaria Municipal da Cultura/Unidade Editorial; Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis, 1998.

<sup>28</sup> MACHADO, Nara Helena Naumann. **A exposição do centenário farroupilha: ideologia e arquitetura**. Porto Alegre, 1990. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS.

arquitetura, procurou destacar o papel das grandes exposições como difusoras de novas linguagens.<sup>29</sup>

Outras produções deram ênfase aos estudos das tipologias do período. Ainda versando sobre o parque Farroupilha, Esquinazi,<sup>30</sup> lançou as bases da classificação tipológica dos pavilhões da exposição, que Calegari<sup>31</sup> desenvolveu na sua dissertação. Esta, por sua vez, avaliou o impacto que essas matrizes exerceram sobre a produção arquitetônica da cidade após o evento. No texto *Protomoderno ou Portomoderno?*, Norro<sup>32</sup> discutiu o significado da arquitetura protomodernista da cidade e sua relação com o contexto urbano.

Nessa mesma linha insere-se a pesquisa de Weimer, que resultou no livro *Arquitetura Modernista em Porto Alegre (1930-1940)*, no qual o autor elaborou um dossiê contendo 45 obras representativas do período. Essas foram apresentadas em ordem cronológica, contendo desenhos de cada edificação, bem como, notas explicativas e dados levantados.<sup>33</sup> Anteriormente, a publicação de Xavier e Mizoguchi<sup>34</sup> havia proposto inventariar trabalhos de arquitetos a partir de 1935 até 85, em Porto Alegre. Aliás, uma das obras populares contidas neste levantamento e que data da década de 40, é o Conjunto Residencial do Passo D'Areia, a Vila do IAPI, que também já foi tema de duas dissertações.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup>FROTA, José Artur D'Aló. "A permanência do transitório." *Arqtexto*, Porto Alegre, v.1, n.zero, p.13-21, 2000.

No mesmo exemplar da *Arqtexto*, Luis Fernando da Luz, escreve sobre o parque Farroupilha e seus princípios compositivos. LUZ, Luis Fernando da. "Parque Farroupilha- o lago e os eixos como elementos da composição." *Arqtexto*, Porto Alegre, v.1, n.zero, p.85-93, 2000.

<sup>30</sup>ESQUINAZI, Davit. **Arquitetura e Tipologia na Exposição Comemorativa do Centenário Farroupilha**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, PROPARG, 1995. Texto Digitado.

<sup>31</sup>CALLEGARO, Adriana. **Uma Outra Modernidade em Porto Alegre: um estudo sobre a evolução de padrões tipológicos a partir da arquitetura da Exposição Farroupilha**. Porto Alegre, 2002. Dissertação de Mestrado, PROPARG, UFRGS.

<sup>32</sup>NORRO, Julio A.G. **Protomoderno ou Portomoderno?** Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, PROPARG, 1991. Texto Digitado.

<sup>33</sup>WEIMER, Günter. **Arquitetura Modernista em Porto Alegre entre 1930 e 1945**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre/Secretaria Municipal da Cultura/Unidade Editorial 1998.

O autor não faz uma distinção mais incisiva acerca das filiações das diversas obras, inclusive não apóia a utilização do termo Art Déco, para classificar certas influências do período.

<sup>34</sup>XAVIER, Alberto; MIZOGUCHI, Ivan. **Arquitetura Moderna em Porto Alegre**. São Paulo: Pini; Porto Alegre: FAU-UFRGS, 1987.

<sup>35</sup>DEGANI, José Lourenço. *Tradição e Modernidade no ciclo dos IAPs: o conjunto residencial do Passo D'areia e os projetos modernistas no contexto da habitação popular dos anos 40 e 50 no Brasil*. Porto Alegre, 2003. Dissertação de Mestrado, PROPARG/UNIRITTER, UFRGS.

Essencial, no tocante ao desenvolvimento da cidade após os anos 30 e a abordagem da verticalização do centro, é o trabalho de Nara Machado<sup>36</sup>, onde a autora analisou detalhadamente diversos exemplares da arquitetura desta época. Raquel Lima,<sup>37</sup> em tese de doutorado, envolveu as questões dos apartamentos, que, através da sua materialidade, são indiciários de transformações nos modos de morar na radial Independência, na década de 1950. Anteriormente, Lucia Gea<sup>38</sup> focalizou o tema das residências das elites na avenida Independência, no final do século XIX e início do século XX, e Menegotto<sup>39</sup> acerca do bairro Cidade Baixa, em Porto Alegre. Nesse mesmo período, com enfoque ampliado da temática da casa, Doris Bittencourt analisou uma série de tipologias residenciais da capital.<sup>40</sup> Em capítulo específico da sua tese de doutorado, Margaret Bakos<sup>41</sup> abordou as questões do acesso à moradia e sua importância para o poder público, enquanto política econômica castilhistas, no final do século XIX até 1924.

Mais especificamente sobre a evolução urbana de Porto Alegre, Souza e Müller<sup>42</sup> aprofundaram o tema do desenvolvimento da cidade nos seus diversos momentos. Müller também estudou os bairros da zona Norte, assim como Franco e Strohaecker.<sup>43</sup> A dissertação de Leila Mattar<sup>44</sup> enfocou a plurifuncionalidade da rua

LAPOLLI, André. Como destruir um patrimônio cultural urbano: a Vila do IAPI, "crônica de uma morte anunciada". Porto Alegre, 2006. Dissertação de Mestrado, PROPUR/UFRGS.

Sobre este assunto ver também: SOUZA, Célia Ferraz de. Um resgate de cidade jardim: a vila do IAPI. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 1994. Texto digitado.

<sup>36</sup> MACHADO, Nara Helena. Modernidade, arquitetura e urbanismo: O centro de Porto Alegre (1928-1945). Porto Alegre, 1998. Tese de Doutorado em História, PUCRS.

<sup>37</sup> LIMA, Raquel R. Edifícios de apartamentos: um tempo de modernidade no espaço privado. Estudo da radial Independência/24 de outubro-P.A. nos anos 50. Porto Alegre, 2005. Tese de Doutorado em História, PUCRS.

<sup>38</sup> GEA, Lucia. O espaço da casa: arquitetura residencial da elite Porto-alegrense (1893-1929). Porto Alegre, 1995. Dissertação de mestrado em História, PUCRS.

<sup>39</sup> MENEGOTTO, Renato Gama. Cidade Baixa: pela manutenção dos cenários de um bairro tradicional de Porto Alegre. Porto Alegre, 2001. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS.

<sup>40</sup> BITTENCOURT, Doris M.M. Casas residenciais em Porto Alegre em fins do século XIX e início do século XX. São Paulo, 1996. Tese de Doutorado em Arquitetura, USP.

<sup>41</sup> BAKOS, Margaret Marchiori. A continuidade administrativa no governo municipal de Porto Alegre. 1897-1937. São Paulo, 1986. Tese de Doutorado em História, USP.

<sup>42</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. da Univ./UFRGS, 1997.

<sup>43</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: guia histórico**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 1992.

MÜLLER, Dóris (coord.). **Anatomia de Bairro: Navegantes para a Prefeitura Municipal de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1969. Relatório de Pesquisa, Gabinete de Planejamento Urbano e Regional/UFRGS.

STROHAECKER, Tânia M. **Navegantes: evolução e tendências de um bairro de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1991. Relatório de pesquisa, FAU/UFRGS, GEDURB.

Voluntários da Pátria no período de 1900 até 1930. No tocante às questões de revitalização de áreas decadentes, Krafta, Aguiar e Sebben avaliaram as potencialidades dessa mesma avenida. De uma forma mais abrangente, Castello<sup>45</sup> efetuou, entre outros trabalhos sobre a área, a análise ambiental de bairros da zona norte, indicando diretrizes para otimização do seu potencial. Nesse sentido, a Secretaria Municipal de Planejamento<sup>46</sup> também estudou o 4º. Distrito no intuito de formular novos projetos para sua revitalização.

Ainda sobre o 4º, Distrito, mas sob a ótica dos operários das indústrias locais, Alexandre Fortes<sup>47</sup> aprofundou análises sobre as condições gerais do seu estabelecimento, organização, contradições e conquistas, e Mondin,<sup>48</sup> com as crônicas do lugar. Outros estudos, como o de Núncia Constantino<sup>49</sup>, analisaram a inserção de imigrantes no espaço urbano da cidade e, também, a presença e vivências dessas comunidades do 4º. Distrito. Lemos<sup>50</sup> abordou a questão do imaginário dos bairros Navegantes e São João, nos anos 1930/40.

Na busca de dados sobre o contexto histórico da época, são fundamentais os trabalhos de Monteiro,<sup>51</sup> Damásio,<sup>52</sup> Pesavento<sup>53</sup> e Riopardense de Macedo<sup>54</sup>. E,

<sup>44</sup> MATTAR, Leila Nesralla. **Porto Alegre: Voluntários da Pátria e a experiência da rua plurifuncional (1900-1930)**. Porto Alegre, 2001. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS.

<sup>45</sup> KRAFTA, Rômulo; AGUIAR, Douglas de. "Projeto de Reabilitação Urbana da Avenida Voluntários da Pátria, Porto Alegre". **Cadernos Brasileiros de Arquitetura-Desenho Urbano II**, São Paulo, v. 13,, 1984.

SEBBEN, Maria da Graça. **Revitalização de Áreas Urbanas Um Estudo de Caso: A rua Voluntários da Pátria**. Porto Alegre, 1998. Dissertação de Mestrado, PROPUR/UFRGS.

CASTELLO, Lineu(org.). **Análise Ambiental dos Navegantes**. Porto Alegre, 1988. Relatório de Pesquisa, PROPUR/UFRGS -Projeto MAB II/UNESCO.

\_\_\_\_\_. "Distritos comerciais ou distritos tecnológicos: alternativas par "brownfields" industriais". In: **Seminário Internacional sobre vazios urbanos: novos desafios e oportunidades**. Anais. Rio de Janeiro, 1999. p.1-8.

<sup>46</sup> SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. **Revitalização Urbana o 4º. Distrito em Porto Alegre**. Org. Maria Tereza Fortini Albano. Porto Alegre: s/ed., Novembro de 2001.

<sup>47</sup> FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas. Caxias do Sul: Educus**; Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

<sup>48</sup> MONDIN, Guido. **Burgo sem água. (reminiscências do 4º. Distrito)**. Porto Alegre: Feplam, 1987.

<sup>49</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. "A polifonia do bairro: 4º. Distrito (Porto Alegre)- história/memória." **História/Unisinos. Número Especial: II Encontro Regional-Sul de História Oral/ABHO**. São Leopoldo: UNISINOS, 2002, p213-.227.

\_\_\_\_\_. "Espaço urbano e imigrantes: Porto Alegre na virada do século." **Estudos Ibero-Americanos**. Porto Alegre: PUCRS, v.24, n1, jun. 1998.

<sup>50</sup> LEMOS, José Carlos Freitas. **O imaginário porto-alegrense dos anos 1930/40 segundo os bairros Navegantes e São João**. Porto Alegre: UFRGS, 1998. Texto digitado.

<sup>51</sup> MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre: urbanização e modernidade. A construção social do espaço urbano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

no tocante à abordagem das tipologias arquitetônicas populares e operárias no estado, a tese de doutorado de Moura e a publicação de Paulitsch.<sup>55</sup>

Quanto aos estudos relativos ao planejamento de Porto Alegre e seus planos diretores, são relevantes as teses de Silvio Abreu e Célia Ferraz de Souza;<sup>56</sup> e acerca da arquitetura fabril da cidade e sua evolução, a dissertação de mestrado de Miranda.<sup>57</sup>

Por fim, tendo em vista a qualidade dessas colaborações e os diversos olhares que cercam a temática escolhida, constatou-se a pertinência e atualidade da presente investigação, no enfoque referencial proposto, como será exposto adiante. Os trabalhos e pesquisas citados, em sua maioria, enfatizaram questões de estruturas urbanas e aspectos tipo-morfológicos das edificações, sem um aprofundamento suficiente dos temas que envolveram os comportamentos sociais e suas relações com os processos de modernização das formas de moradias.

Na discussão da história deste período áureo da urbanização da cidade, a produção de trabalhos científicos carece de uma análise mais consistente, que leve em conta o real significado do modo de apropriação e elaboração destes elementos da cultura pela população local.

---

<sup>52</sup>DAMASIO, Claudia. **Porto Alegre na década de 30: uma cidade idealizada, uma cidade real**. Porto Alegre, 1996. Dissertação de Mestrado, UFRGS.

<sup>53</sup>PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória Porto Alegre: espaços e vivências**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS-PMPA, 1999.

<sup>54</sup>MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre, origem e crescimentos**. Porto Alegre: Sulina, 1986.

<sup>55</sup> MOURA, Rosa Maia G.R. **Habitação Popular em Pelotas (1880-1950). Entre políticas públicas e investimentos privados**. Porto Alegre, 2006. Tese de Doutorado em História, PUCRS.

PAULITSCH, Vivian S. **Rheingantz: Uma Vila Operária em Rio Grande**. Rio Grande: Editora da furg, 2008.

<sup>56</sup> ABREU, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre**. Tese de Doutorado - PROPARG/FAU, UFRGS, Porto Alegre.

SOUZA, Célia Ferraz de. **O Plano Geral de melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências**. São Paulo, 2004. Tese de doutorado, FAU-USP.

<sup>57</sup> MIRANDA, Adriana Eckert. **A evolução do edifício industrial em Porto Alegre 1870 a 1950**. Porto Alegre, 2003. Dissertação de mestrado, PROPARG/UFRGS.

### 1.3 DELIMITAÇÕES DO PROBLEMA

Desde a abolição da escravatura, intensificou-se no Brasil um êxodo rural, que acarretou às cidades, então despreparadas para acolher este repentino adensamento demográfico, problemas habitacionais de toda a sorte. A impossibilidade do atendimento das demandas decorrentes deste processo, principalmente as necessidades da população mais carente, facilitou o surgimento de cortiços, casas de cômodos e vilas operárias. Contribuíram também, para uma série de transformações na paisagem urbana, a chegada das diversas correntes de imigração européia.

Em Porto Alegre, enquanto o núcleo que constituía a região central, mantinha caráter e imagem de centro administrativo e comercial da urbe, as elites, desde o final do século XIX, segregavam-se do núcleo antigo ocupando as zonas altas e secas da cidade. Por outro lado, desenvolveram-se bairros, como os de Navegantes, São Geraldo e Floresta, que atraíram grande contingente de imigrantes em busca de oportunidades, como as propiciadas pelo emergente setor fabril. O desenvolvimento industrial trouxe consigo novas demandas e problemas que afetaram a configuração urbana, a estrutura social e as formas de morar desses bairros.

Nas primeiras décadas do século XX, a mobilidade decorrente do desenvolvimento e das melhorias nos transportes não era ainda comum a todos os moradores de Porto Alegre. Apesar disso, considerando a população com maior poder aquisitivo, o rompimento moradia X trabalho, e a incorporação de novos elementos arquitetônicos e modos de morar já se traduziam espacialmente em outros lugares da cidade.

Assim, a proximidade entre moradia e trabalho, tendo como atrativo a possibilidade de emprego no promissor distrito industrial da capital, foi básica para que se formasse uma comunidade de grande diversidade associativa e étnica naquele local. Nesses bairros, até meados do século passado, gradativamente foram sendo potencializadas a assimilação das novas questões do habitat moderno, como as relativas à privacidade, conforto, higiene, ventilação, iluminação e também

as de prestígio e hierarquização social, que acabaram por separar o trabalho da residência. Nesses anos, criaram-se múltiplas formas de sociabilidades que enraizaram vínculos e identidades de ordem sócio espacial, baseados no estabelecimento de moradias próximas às oportunidades de emprego e em espaços de convivência e lazer.

A presente tese investiga a assimilação das transformações sociais, culturais e da arquitetura nos anos 1900 a 1950, em Porto Alegre, centrada nas adjacências da rua Voluntários da Pátria. A área de abrangência a ser estudada limita-se a norte pela avenida Sertório, a leste pela avenida Farrapos, a sul pela rua Conceição e a oeste pelo Lago Guaíba. Como será analisado adiante, esse perímetro fazia parte do denominado 4º. Distrito, envolvendo atualmente setores dos bairros Navegantes, São Geraldo e Floresta. Nessas décadas, esse lugar esteve ligado a um período de expansão da malha urbana da cidade e a consequente consolidação de um habitat periférico à zona mais central, onde os setores populares adotaram novas linguagens e técnicas construtivas. Portanto, o recorte temporal tem sua justificativa a partir da abordagem das questões relativas às moradias e sua proximidade do local de trabalho, como será visto ao longo da tese.

Berço das atividades industriais da capital, a área tornou-se referencial importante da memória de um determinado tempo histórico, repleto de significados e vestígios da construção da identidade de uma comunidade. Na paisagem que hoje vemos, ainda é visível a coexistência de edificações que misturam diversos padrões, usos e funções, e que também insere várias construções de uso comunitário, ou seja, testemunhos das vivências sociais dos diversos segmentos populacionais do bairro.

Assim, evidencia-se que, desde os seus primórdios, esse território organizou-se a partir de uma mistura heterogênea de diversos usos e etnias, que evocavam múltiplas relações, fazendo do mesmo um lugar de memória. Tendo em vista essa organização, a presente pesquisa sustenta a tese de que foi justamente a sua condição plural, baseada em uma estrutura complexa e, por vezes, ambígua, fatores que contribuíram para seu desenvolvimento e estímulo à modernização.

Sendo assim, o estudo se debruça sobre as questões pertinentes à complexidade do espaço moderno da cidade de Porto Alegre, a partir desse fragmento urbano. Nesse contexto, o seu conjunto construído é vislumbrado como expressão da modernidade, especialmente evidenciado através das transformações das moradias e da vida em torno dos processos produtivos e portuário, bem como as vivências que se tornaram peculiares desse lugar, no recorte temporal.

Por fim, de uma maneira objetiva, podemos enumerar as seguintes hipóteses:

1- As condições de pluralidade da área, através da coexistência de múltiplos usos e atividades, classes sociais, etnias e vivências, são fatores que teriam contribuído para a construção, desenvolvimento e vitalidade de uma modernidade periférica<sup>58</sup> e singular, no recorte temporal estabelecido.

2- A análise das edificações habitacionais, no período, evidenciaria melhores condições nas moradias, que as direcionaram para um significativo habitat moderno. O aprimoramento dos padrões de construção, a incorporação de novos elementos arquitetônicos, programas e organização dos espaços interiores e exteriores teriam sido alterações simbólicas, adaptadas às pretensões e comportamentos de uma população que buscava modernizar-se através da casa.

3- As diversas entidades que reuniam a comunidade teriam sido veículos importantes que influenciaram no fortalecimento de laços e vínculos da coletividade e entre as diversas etnias, tornando-se espaços de identidade das diversas comunidades.

#### 1.4 OBJETIVOS E METODOLOGIA

A presente pesquisa se propõe a analisar de que modo se processaram as transformações do bairro operário de Porto Alegre, no tocante às evidências que

---

<sup>58</sup> Como será desenvolvido posteriormente, a área distanciava-se do centro e apresentava um perfil menos elitista. Ao lado de um promissor setor fabril, possuía diversas resistências de caráter rural.

possam sinalizar mudanças nas formas e maneiras de morar, direcionadas à construção de um habitat moderno, no período de ascensão e desenvolvimento das atividades fabris na capital. Através do levantamento e análise das edificações e de sua representatividade, serão investigadas, certas constâncias e aspectos de transição e de alterações nas moradias do lugar.

Nesse caso, será importante a abordagem dos significados da arquitetura que caracteriza um dos períodos mais importantes da urbanização da cidade, a organização interna dos seus espaços, formas de morar, elementos estruturais e materiais e, assim, relacionar os aspectos espaciais e sociais.

Para uma maior compreensão da estrutura plural da área, outros objetivos secundários serão perseguidos, tais como: a inscrição de exemplares de diversos usos e categorias, o próprio setor produtivo local, e as várias instituições de interesse social, tais como igrejas, associações, clubes, cinemas, e suas contribuições na assimilação de novos conceitos e formas de vida praticados pela população. Nesse caso, será importante a verificação da distribuição espacial de algumas destas edificações, no intuito de identificar possíveis tendências à concentração ou dispersão, no que se refere à localização de determinados usos e equipamentos.

No tocante às relações do lugar com referenciais externos, o estabelecimento de determinadas conexões entre moradias locais e vertentes de movimentos que vinham se consolidando desde o início do século XX, permitem que se estabeleçam certas correspondências com outras produções da mesma época. As diversas tendências arquitetônicas e artísticas desse período de transição da modernidade, são indiciárias do espírito da época e daquele tempo histórico, com repercussões no meio ambiente cultural, de um modo geral.

Segundo algumas interpretações, desde a metade do século XIX, teria iniciado uma "luta contra o conformismo e a convenção", bem como a "cruzada da criatividade contra o clichê". Especialmente com as vanguardas históricas do início do século XX, tais pressupostos teriam se acelerado e radicalizado. Por vezes, as noções de vanguarda e modernidade são confundidas em um só movimento, no entanto, elas supõem diferentes consciências do tempo:

(...)um sentido do presente enquanto tal e um sentido do presente enquanto contribuição para o futuro, uma temporalidade intermitente ou serial e uma temporalidade genética ou dialética.<sup>59</sup>

Colquhoun, abordando o mesmo tema, destaca a motivação, de grande parte dos arquitetos do movimento moderno, por ideais sociais progressistas e a percepção do seu trabalho como uma “grande narrativa” capaz de lhes conferir “uma razão de ser coletiva”. Tanto nas artes como na arquitetura, a questão principal do modernismo era que ele “representava uma mudança na relação entre o presente e o passado, em vez de ser a continuação de uma relação existente”.<sup>60</sup> Com ele, estabeleceram-se diferenças entre a arquitetura enquanto arte e a arquitetura enquanto abrigo:

A arte se distanciou do que ela considerava ser uma realidade extrínseca e tornou-se uma exploração de formas puras, cujos significados eram imanentes e reflexivos. Foi com essa aparência que a arte tornou-se o paradigma para a arquitetura na década de 20. A antiga ligação entre arquitetura enquanto abrigo e a arquitetura enquanto significado transcendental havia se perdido e uma nova unidade que atribuía valor transcendental à função em si foi vislumbrada dentro da teoria do funcionalismo.<sup>61</sup>

No que toca às variáveis que envolvem espaço urbano<sup>62</sup> e modernidade, outras correlações podem ser estabelecidas, como as decorrentes das intervenções e melhoramentos físicos na área por parte das ações institucionais - planos diretores da cidade e avanços no que se refere a saneamento e serviços urbanos de um modo geral - e suas influências como elementos modificadores das tradicionais vocações do bairro.

Ao considerar a idéia de “espaço”, Colquhoun mostra que esta não é uma expressão neutra, mas repleta de implicações ideológicas. Como tal, uma das críticas aos princípios do espaço urbano modernista foi justamente a idéia de um

---

<sup>59</sup> COMPAGNON, Antoine. **Os cinco paradoxos da modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999, p.60.

O autor salienta que quando as noções de modernidade e vanguarda se confundem em um mesmo critério, o que se impõe é a procura da originalidade.

<sup>60</sup> COLQUHOUN, Alan. **Modernidade e tradição clássica**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p.17.

<sup>61</sup> Ibid, p.19,20.

<sup>62</sup> Coquhoun diferencia a expressão “espaço urbano”, segundo a utilização dos geógrafos e sociólogos e a dos arquitetos. No primeiro caso, o objeto de estudo é o “espaço social” e as implicações espaciais das instituições sociais. No segundo, o objeto de estudo é o espaço construído, sua morfologia, a maneira como é utilizado e os significados que pode evocar. Ibid, p. 209.

“espaço abstrato indiferenciado”. Para o autor, a preocupação principal com o problema da habitação social levou os arquitetos do início do século XX a ignorarem a distinção entre domínio público e privado:

O planejamento de cidades modernistas destruiu a possibilidade de simbolizar o domínio público social e criou uma polaridade entre espaço privado cada vez mais isolado e um domínio público que desafia qualquer tipo de representação espacial.<sup>63</sup>

Por fim, considera-se importante a valorização desse lugar através dos remanescentes construídos, como forma de aumentar o sentimento de ligação com os demais habitantes da cidade. A falta de interesse e descaso, em muitos casos, decorre do pouco conhecimento acerca desse período recente da nossa história.

No intuito de estudar a fisionomia e a variedade de edificações e usos que consolidaram atributos e densificaram sua área, foram utilizados como fontes de pesquisa os projetos arquitetônicos microfilmados do acervo pessoal do professor Günter Weimer, mapas e aerofotogramétricos de diversos períodos, bem como, fotografias de obras típicas e representativas do lugar. Para tal, foram selecionados mais de 130 projetos, considerando-se os seguintes parâmetros na seleção das edificações: maior amplitude no recorte temporal estabelecido -1900 a 1950 - bem como no próprio perímetro estipulado.

O estudo dos projetos desta área resultaram na formação de um banco de dados que serviu de base para o conhecimento da sua arquitetura. Os registros de cada obra contém plantas, fachadas e dados gerais, como número do processo seguido do ano do projeto, nome do proprietário e do responsável técnico, e endereço.

Para melhor apreciação e análise dos desenhos e das suas características gerais, as obras foram classificadas em diferentes tipologias: casas isoladas, casas geminadas, casas em fita, sobrados isolados, sobrados em fita, edifícios; bem como outras construções de destaque: templos, sociedades, cinemas e edificações comerciais importantes. Nesta seleção, foram considerados aspectos referentes à importância da obra, à possibilidade de formação de conjuntos homogêneos, à

---

<sup>63</sup> Ibid,p.211, 216.

disponibilidade das fontes e à cronologia. À medida do possível, devido às limitações encontradas nas fontes, foram avaliadas a localização destas edificações na área estudada e suas relações com os proprietários, responsáveis técnicos e construtores, para estabelecer-se ligações entre as obras, a cidade e os demais componentes culturais e sociais do período.

A análise destes exemplares permitiu verificar a amplitude da heterogeneidade característica do lugar, assim como suas transformações, indiciárias de uma modernidade característica das periferias urbanas.

Por fim, ainda foram empreendidos levantamentos em jornais, revistas e outras publicações, material fotográfico e entrevistas com moradores. Outros procedimentos que subsidiaram as investigações foram as consultas à bibliografia, crônicas, legislação e cartografia.

## 1.5 PRESSUPOSTOS INICIAIS E ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS

A cidade constitui-se no lugar onde a arquitetura organiza as atividades humanas e também, sob a dimensão do imaginário social, como o espaço das representações onde o tempo, como diz Nelson Santos, “vira uma espécie de espaço, mas cada espaço fala de muitos tempos para leitores distintos.”<sup>64</sup>

Nesse cenário, onde o inter-relacionamento entre as diversas partes é pressuposto da sua dinâmica e complexa estrutura, a procura de uma visão mais equilibrada e de estímulo à pluralidade, sem visões totalizadoras e dominantes, ou que apaguem diferenças, direcionam a investigação ao olhar característico da História Cultural.

A noção de representação coletiva, segundo Chartier, objetiva identificar o modo como, em diferentes lugares e momentos, uma determinada realidade social é

---

<sup>64</sup> SANTOS, Nelson F. dos. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo : Projeto Editores, 1988, p.24.

construída, pensada, lida, e onde relações e representações substituem as certezas metodológicas.<sup>65</sup>

Dessa maneira, a cidade e a arquitetura podem ser vistas como representações das experiências significativas e da memória coletiva. Constituem-se em forma de comunicação social de uma época, incorporando-se na sua cultura como objeto de civilização.

E, nesse sentido, escrevendo sobre as operações da representação, quando esta torna presente o que está ausente, Chartier, a partir dos estudos de Louis Marin, diz:

Essa maneira de compreender o funcionamento do dispositivo representativo foi uma forte inspiração para todos os historiadores preocupados em resistir às seduções formalistas de uma semiótica estrutural sem historicidade e desejosos de se liberar da inércia ou da univocidade das noções clássicas da história das mentalidades.<sup>66</sup>

Partindo desta visão que recusa os dogmas e a imobilidade das tradições, Lepetit avalia a história urbana como ponto de convergência de enfoques pluridisciplinares. A dinâmica dos atores sociais, as diferentes temporalidades, os processos de mudanças, os desníveis sociais, econômicos e culturais e as discontinuidades espaciais, constituem o complexo objeto que é a cidade, no qual “se manifestam todos os fenômenos de interação, um conjunto que é mais do que a soma de suas partes.”<sup>67</sup>

Como historiador das cidades, Lepetit estuda as modalidades de apropriações do espaço urbano, as mudanças de organização espacial e as questões das temporalidades urbanas. Vista de uma outra maneira, “a cidade nunca é absolutamente sincrônica” devido às diferentes cronologias tanto do planejamento urbano, econômico e social, quanto do comportamento dos cidadãos, mas ao mesmo tempo, “a cidade está inteiramente no presente. Ou melhor, ela é

---

<sup>65</sup> CHARTIER, Roger. **A história Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988, p. 19.

<sup>66</sup> CHARTIER, Roger. **A Beira da Falésia-a história entre certezas e inquietudes**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2002, p. 167

<sup>67</sup> LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001, p. 39.

inteiramente presentificada por atores sociais nos quais se apóia toda a carga temporal.”<sup>68</sup>

A partir das considerações efetuadas, esta investigação tem sua condução apoiada na História Cultural e olha a cidade sob um ponto de vista mais plural e menos linear, porém sem deixar de fazer considerações relativas à história da arquitetura. A procura de outros significados para os espaços não narrados nas histórias instituídas, constituem-se novos horizontes historiográficos. Estes não serão vistos como cenários permanentes, mas como objetos que provindos do passado e depositários das experiências silenciosas da memória, tem sua reflexão feita no presente.

Tendo em vista estes pressupostos, a presente tese se propõe a discutir a questão da modernidade a partir de seis categorias de análises, que correspondem a cada capítulo da tese. Essa forma de abordagem nos permitiu melhor elucidar os dados empíricos a serem trabalhados, entretanto, sem torná-los estruturas estanques e totalizantes. Considerando-se a amplitude de cada um desses temas abordados e a impossibilidade de esgotá-los, adotamos uma postura seletiva quanto aos diversos enfoques.

Essas parcialidades despertam correlações entre as partes e facilitam a narrativa, através da ordenação de elementos preferenciais, contudo, sem um desenvolvimento linear. Partir das categorias parciais, também mostrou-se muito eficiente no estabelecimento dos conceitos-chave do quadro de referências teóricas, esboçados na parte introdutória de cada capítulo.

Assim, a tese se aproxima do seu enfoque principal, iniciando com um olhar voltado à dimensão do “**lugar**” e a busca de elementos significativos da sua história. Com o intuito de destacar a importância dessa área para a cidade, foi traçado um panorama do seu processo de configuração no período e suas repercussões na estruturação urbana. Dessa forma, a idéia de “**fragmento**” traz à tona algumas questões relativas à gênese da formação e desenvolvimento do território em estudo. Uma série de transformações ocorridas, acarretaram alterações na sua morfologia

---

<sup>68</sup> Ibid,p.145.

urbana. Por outro lado, as relações e os elementos contrastantes que fazem parte daquele contexto são enfocados sob a ótica das várias contradições de um ambiente “**ambíguo**.” Essas aproximações preliminares conduzem à idéia central, que se debruça na análise das diversas tipologias habitacionais, constituintes do seu miscigenado e “**heterogêneo**” espaço. Identificou-se e analisou-se as tipologias residenciais mais significativas, de modo a ressaltar suas especificidades no que concerne à organização dos espaços, às soluções técnicas e à sua inserção no tecido urbano. As questões de identidade que permeiam as relações entre lugar e habitante são fatores que contribuem para um bairro se tornar “**singular**”. Por fim, algumas permanências e diversas transformações são fatores que influenciaram para sua atual degradação. Podemos então considerar, sem necessariamente concluir, que, por todas as suas inerentes complexidades, esse fragmento da cidade de Porto Alegre, também é “**plural**”. A construção de uma modernidade diferenciada, característica do subúrbio, deixou marcas que demonstram seu relevante papel na construção histórica da cidade, tornando-se lugar referencial, de memória e identidade no seu contexto.

## 2 UM LUGAR

### 2.1 INTRODUÇÃO

Porto Alegre teve, desde cedo, uma grande ligação com o Guaíba, visto que foi o principal porto exportador e importador do estado. Nesta época, o meio básico de operação era por via fluvial e lacustre.<sup>69</sup> Este foi um fator muito importante para a compreensão da importância comercial e industrial assumida pela área em estudo, que teve como eixo estruturador a rua Voluntários da Pátria. A proximidade com o Guaíba, elemento dominante da paisagem local, criou estreitos vínculos que ficaram expressos de maneira peculiar nas vivências e nas funções que ali se desenvolveram, como as relativas ao comércio atacadista, depósitos e indústrias.

Cenário de atividades produtivas importantes da capital, a área foi ponto de atração de grande massa de trabalhadores e imigrantes, que ali formaram comunidades, estabeleceram vínculos, relações e construíram suas referências e representações.

Refletindo sobre o significado das cidades, Aymonino salienta que a necessidade de “se representar num lugar preciso” é uma constância das sociedades, criando espaços físicos tão diversos em tempos diferentes. Assim, a cidade é:

(...) um lugar artificial de história no qual cada época- todas as sociedades acabam por se diversificar da que as precederam- tentam, mediante a representação de si própria nos monumentos arquitetônicos, o impossível: assinalar *aquela* tempo determinado, para além das necessidades e dos motivos contingentes porque os edifícios foram construídos.<sup>70</sup>

Certamente, a paisagem da Porto Alegre do início do século XX, cujas fotografias mostram o despontar das inúmeras chaminés das fábricas que demarcavam a zona plana e alagadiça da cidade no seu lado norte, bem como as

---

<sup>69</sup> Neste sentido ver; FRANCO,1983,op.cit.,p.26.

<sup>70</sup> AYMUNINO,Carlo. **O significado das cidades**.Lisboa:Editorial Presença,1984,p.10,11.

casas baixas e simples das proximidades, e outras construções vizinhas, evidencia as representações que assinalam “aquele tempo determinado” que fala Ayomino. Toda a cidade tem sua história e suas formas se dinamizam ao longo do processo. No entanto, ainda permanecem no local, vestígios de uma espécie de herança ainda não superada, testemunhos iconográficos e representações<sup>71</sup> carregadas de valores humanos e aspirações pessoais, que configuram seus diversos espaços e que o tornaram “lugares de memória”.



Figura 1 - Aspecto de Porto Alegre, no final do século XIX- início do XX.  
Fonte: Cartão Postal pertencente à família Ely.

No entendimento dos aspectos conceituais que se vinculam a idéia de lugar, Marc Augé, sob o viés da antropologia social, diz que “lugar” e “não-lugar” são construções espaciais diferentes. O lugar é identitário, relacional e histórico, enquanto os “não-lugares” são aqueles voltados à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero, ou seja, “espaços que em si mesmos não constituem lugares antropológicos”. Para o autor, o que caracteriza a idéia de lugar é

---

<sup>71</sup> Sobre a idéia de representações na história ver:  
CHARTIER, Roger. **A História Cultural**. Rio de Janeiro:Bertrand do Brasil,1988,p.27; HUNT,Lynn. **A Nova História Cultural**. São Paulo:Martins Fontes,1992,p.22, 27.

sua força e capacidade de propiciar relações pessoais em oposição aos lugares de passagem.<sup>72</sup>

Espaço e lugar são construções diferentes para De Certeau, pois lugar pressupõe a idéia de estabilidade, elementos coexistindo, uma distribuição momentânea de posições; já o espaço, é animado pelos movimentos que aí se desdobram, envolve velocidade, tempo, enfim, “é um lugar praticado”. Nas reações mutáveis mantidas entre os dois, salienta o trabalho efetuado pelos “relatos”, que transformam lugares em espaços ou espaços em lugares.<sup>73</sup>

Diversas são as dimensões e os campos de conhecimento que abordam o estudo de espaço e lugar. O arquiteto norueguês Norberg-Schulz, baseando-se no pensamento de Heidegger, analisa o “fenômeno do lugar” a partir da fenomenologia, “retorno as coisas, em oposição às abstrações e construções mentais”. Nesta análise, destaca duas categorias: o espaço, como a “organização tridimensional dos elementos que formam o lugar”, e o caráter, como a “atmosfera geral que é a propriedade mais abrangente de um lugar”.<sup>74</sup> Retoma a antiga noção romana de *genius loci*, ou seja, do espírito do lugar, no que se refere à sua essência. Concretizar o *genius loci*, pressupõe compreender a vocação do lugar, ato fundamental da arquitetura.<sup>75</sup>

Outro enfoque diz respeito à idéia de que a paisagem representa os diferentes momentos de desenvolvimento de uma sociedade, sendo assim, o resultado de uma acumulação de tempos.<sup>76</sup> Ou também, a noção de tempo e de espaço:

Não existe atividade humana, histórica ou mítica, que dispense referência a um lugar real ou imaginário que lhe sirva de cenário. Nas cidades, o tempo vira uma espécie de espaço, mas cada espaço fala de muitos tempos para leitores distintos.<sup>77</sup>

---

<sup>72</sup> AUGÉ, Marc. **Os não lugares**. Lisboa: Bertrand, 1994, p.83, 84.

<sup>73</sup> De CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994, p.201, 202, 203.

<sup>74</sup> NORBERG-SCHULZ, Christian. “O fenômeno do lugar”. In: NESBITT, Kate (org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**. São Paulo: COSACNAIFY, 2006, p.445, 449.

<sup>75</sup> Ibid, p.454, 459.

<sup>76</sup> SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Husitec, 1982, p.37.

<sup>77</sup> SANTOS, Carlos Nelson F. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Edit., 1988, p.24.

Mas, a cidade muda e apaga com frequência as nossas recordações, diz Aldo Rossi ao refletir sobre o tempo e sua importância nos estudos da cidade e sua história: “A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade; e existem muitos tempos na forma da cidade”.<sup>78</sup> O autor também destaca a significação do lugar a partir das memórias, “do *locus* como um facto singular determinado pelo espaço e pelo tempo, pela sua dimensão topográfica e pela forma, por ser sede de vicissitudes antigas e novas, pela memória.”<sup>79</sup>

Espaços interiores também podem ser refúgio e lugar de memória, segundo o filósofo Bachelard, em seu conhecido livro “A poética do espaço”, sem deixar de remeter o reconhecimento de lugar à esfera da psique. Na importância da atenção à localização das lembranças, a função do espaço é reter “o tempo comprimido”.<sup>80</sup>

O valor do campo da memória na identificação de “lugares” também é reconhecido por Castello, assim como a adoção de metodologias que se valem da percepção ambiental:

Lugar de urbanidade é rico em elementos que brotam de mecanismos associados ao campo da memória. Confirmou-se ser ali o *locus* onde se processam experiências de vida suficientemente destacadas de modo a adquirir um significado que se torna memorável em relação aos demais fatos do cotidiano da vida dos cidadãos. Os resultados das pesquisas aumentaram a convicção de que lugar urbano- o lugar da urbanidade- é um espaço rico em signos percebidos coletivamente como significativos para a história da cidade.<sup>81</sup>

Nos processos de investigação de “lugar” e se valendo da percepção ambiental, Castello analisou os estímulos percebidos na região de Navegantes de Porto Alegre. O autor constatou, através de entrevistas a moradores, que “a força imagética de alguns elementos da paisagem permaneceu viva na mente das pessoas”. Além disso, é forte a percepção de “ambiente industrial associado à área,

---

<sup>78</sup> ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. Lisboa: Edições Cosmos, 1977, p.68.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p.143.

<sup>80</sup> BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p.28.

<sup>81</sup> CASTELLO, Lineu. **A percepção de Lugar repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo**. Porto Alegre: PROPARG-UFGRS, 2007, p.160.

No capítulo 2- Conceituação de Lugar- Castello faz uma ampla abordagem sobre o tema, apresentando diversos pensamentos sobre a ideia de lugar.

despontando um bom número de marcos que se estruturam como verdadeiros símbolos da região”.<sup>82</sup>

Nas referências às questões de memória e lugar, Le Goff alerta para a importância dos monumentos, que “tem como características o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas”.<sup>83</sup> Os centros urbanos sempre desempenharam este papel referencial de lugares da memória, dos monumentos de um determinado tempo histórico e de seus significados. Porém, como diz Gutiérrez, muitas vezes estes se restringem à determinados critérios das chamadas histórias instituídas. Esta visão reducionista foi se ampliando com a inclusão do “cultural”, e incorporando ao histórico certas dimensões do cotidiano.<sup>84</sup> Ou, então, memória que considera a possibilidade da mudança de significados dos objetos fixos da cidade, como a arquitetura, já que “lugares e coisas mudam com a sobreposição de novos significados”.<sup>85</sup>

Enquanto espaço, a área em estudo constitui-se em suporte de diferentes tempos e significados. Em lugar, à medida em que adquiriu caráter que atribui aos seus elementos valor, significado e permanência, expressos através dos remanescentes da sua arquitetura, misturada e compartilhada em espaços plurais e, principalmente, pela visível imagem industrial que lhe confere uma identidade visual própria. Lugar, também pela sua história, pelos referenciais humanos, pelos relatos, vivências e lembranças contidas na mente das pessoas que moraram naquela parcela urbana que se tornou uma espécie de cidade dentro da cidade.

A busca de elementos significativos da sua história e da sua evolução urbana, constituem subsídios importantes para a compreensão do “lugar”. Por outro lado, as diversas transformações físicas ocorridas, que fizeram parte do seu

---

<sup>82</sup> Ibid, p.160,161.

<sup>83</sup> LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: UNICAMP, 1994, p.536.

<sup>84</sup> Neste sentido ver: GUTIÉRREZ, RAMON. “História, Memória e Comunidade. O direito ao patrimônio construído.” In: **O direito à memória**. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura- Depart. Patrimônio Histórico, 1992.

<sup>85</sup> ROSSI, Aldo. “Uma arquitetura analógica”. In: NESBITT, Kate (org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**. São Paulo: COSACNAIFY, 2006, p.380.

Neste sentido, são importantes as reflexões de Moneo, sobre algumas idéias de Rossi. Salienta a insistência de Rossi na permanência atemporal da arquitetura, desobrigando-a das questões funcionais. Esta condição concede valor próprio à forma arquitetônica e “elimina qualquer relação determinista entre forma e uso”. MONEO, Rafael. **Inquietação teórica e estratégia projetual**. São Paulo: Cosac Naify, 2008, p.99.

processo de desenvolvimento, auxiliam nas reflexões acerca dos distintos motivos que, posteriormente, conduziram às mudanças no seu território. A partir das considerações efetuadas, passaremos a reconhecer alguns elementos do passado que refletem toda a sua diversidade temporal, mas que, por isso mesmo, mostram a riqueza e multiplicidade impregnados na sua paisagem.

## 2.2 AS MARGENS: UM SUBÚRBIO DE PORTO ALEGRE<sup>86</sup>

### Las Calles

Las calles de Buenos Aires  
ya son mi entraña.  
No las ávidas calles,  
incómodas de turba y de ajeteo,  
sino las calles desganadas del barrio,  
casi invisible de habituales,  
enternecidas de penumbra y de ocaso  
y aquellas más afuera  
ajenas de árboles piadosos  
donde austeras casitas apenas se aventuran,  
abrumadas por inmortales distancias,  
a perderse en la honda visión  
de cielo y de llanura.  
Son para el solitario una promesa  
porque millares de almas singulares las pueblan,  
únicas ante Dios y en el tiempo  
y sin duda preciosas.  
Hacia el Oeste, el Norte y el Sur  
se han desplegado-y son también la patria - las  
calles;  
ojalá en los versos que trazo  
estén esas banderas.<sup>87</sup>

Até o princípio do século XIX, a área urbana de Porto Alegre restringia-se à poligonal que hoje corresponde à área central, sendo que, efetivamente sua expansão intensificou-se só após a Revolução Farroupilha(1845). Na zona considerada mais rural foram surgindo os arrabaldes, pequenas concentrações habitacionais.

---

<sup>86</sup> O título do capítulo, faz referência a expressão espanhola “orilla”, usada por Beatriz Sarlo para designar alguns subúrbios de Buenos Aires. SARLO, Beatriz. **Borges, um escritor en las Orillas**. Buenos Aires: Seix Barral, 2003.

<sup>87</sup> BORGES, Jorge Luis. **Fervor de Buenos Aires**. Buenos Aires: Emecé Editores, 2005, p.11.

A divisão da cidade em distritos remonta de 1º. de dezembro de 1892, através do Ato nº. 7, assinado pelo então intendente Alfredo Augusto de Azevedo. Nesta ocasião, o município foi dividido em 6 distritos, sendo que, a península central fazia parte do 1º. Distrito e a área correspondente ao o 4º. Distrito tinha uma delimitação muito abrangente, contendo espaços que hoje pertencem a outros bairros:

Partindo da rua Ramiro Barcellos pela estrada do capitão Montana até o arroio Feijó, divisas do município de Viamão até á estrada da Cavalhada, estrada que segue para o arraial da Tristeza até ao littoral, littoral até á foz do Riacho, margem esquerda do Riacho até á rua Venâncio Ayres, Campo da Redempção (lado da escola) até ao ponto de partida.<sup>88</sup>

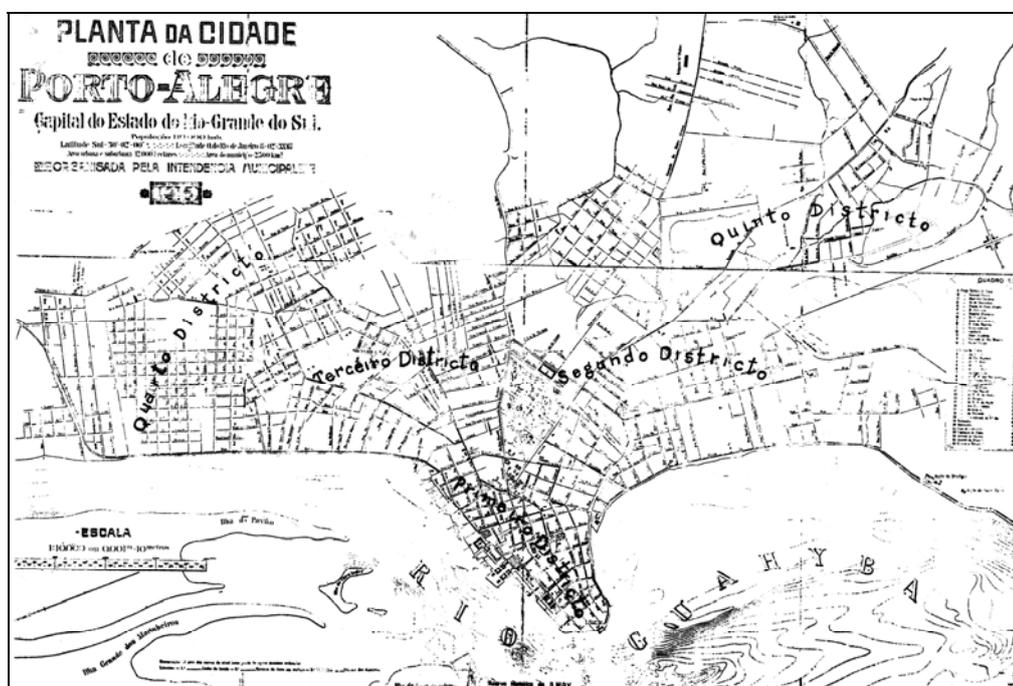


Figura 2 - Mapa de Porto Alegre, de Alexandre Ahrons, de 1916, com indicação dos distritos. Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Posteriormente, em 1927, através do Decreto 115, os limites da cidade foram retificados e a classificação passou a ser por zonas (urbana, suburbana e rural ), distritos e seções. Neste caso, houve nova regulamentação dos limites de cada distrito, sendo o 4º. Distrito:

<sup>88</sup>Acto no. 7, de 1º. De dezembro de 1892. In: Leis,Decretos,Actos e Resoluções. Administração do intendente Alfredo Augusto de Azevedo. Porto Alegre: A Federação, 1892.p22.

Limitado pelo littoral, a partir da rua Almirante Barroso até o rio Gravatahy; por este rio até encontrar o Arroio Feijó; seguindo por este até o Passo do Dornelles; d'ahi e seguindo as divisas com o Municipio de Viamão até o Passo do Sabão; pelo Arroio do mesmo nome até encontrar a divisa do terceiro distrito; por esta, constituída pelo becco do Felizardo, Estrada do Capitão Montanha, rua Carlos Gomes, Estrada da Pedreira, ruas Bordini, Christovan Colombo e Almirante Barroso até o littoral.<sup>89</sup>

Fugindo das delimitações oficiais, para uma parcela de antigos moradores, como o memorialista Guido Mondin, o 4º. Distrito era uma denominação que tinha categoria “toponímica de enraizada expressão sentimental” e que curiosamente era reconhecido por Navegantes - São João<sup>90</sup>, sem assim inteiramente o representar:

Minha querência é todo um bairro, curioso bairro que se confunde com um Distrito. Para se falar nele menciona-se um Distrito que, por sua vez, é soma de muitos bairros. Curioso é ainda que, para configurar meu bairro, além de denominá-lo de Distrito, por ele entendo restritamente dois bairros - São João e Navegantes, o que não traduz obviamente qualquer alijamento dos demais. São João e Navegantes eram o que entendíamos então por 4º. Distrito - e que queríamos como um arrabalde só. Na memória dos remanescentes ainda é assim. Contudo, São João ficou mais longe do São João de que vou contar histórias, pois ele é hoje São Geraldo. Navegantes era só Navegantes, nele incluindo-se o que agora é também um bairro - a vila Dona Teodora.<sup>91</sup>

Celebrando a nostalgia do 4º Distrito, Guido Mondin trás a tona suas “reminiscências”, ou como ele mesmo diz, “um retrospecto sentimental” de suas

---

<sup>89</sup> Decreto no. 115, de 15 de dezembro de 1927. In: **Leis, Decretos, Actos e Resoluções.**

**Administração do intendente Octavio F. da Rocha.** Porto Alegre: A Federação, 1927.p. 48.

Posteriormente, as delimitações oficiais referentes aos bairros da cidade, foram estabelecidas por leis, sendo a primeira de 1957, e, depois, a lei no. 2022 de 7/12/59. Entretanto, até hoje, a noção de 4º. Distrito ligada à área do bairro Navegantes, avenida Presidente Roosevelt e adjacências, permanece na memória de muitos moradores da cidade.

<sup>90</sup> Navegantes teve seu desenvolvimento muito ligado ao bairro São João. Este, por sua vez, formou-se em torno de uma capela e seu crescimento econômico e industrial incrementado a partir de 1919, quando esta tornou-se igreja São João Batista. A implantação do Aeroporto na década de 30 e do Cemitério em 1936, foram marcos na sua evolução. A partir de 1909, com o advento dos bondes de tração elétrica, prosperaria muito o bairro Floresta, afirmando-se no setor industrial (cervejarias, fábricas de fogões, pregos, cigarros e outras).

ANDRÉ, Alberto. São João, sua fundação e desenvolvimento histórico. **Jornal Fala São João.** Porto Alegre, n.6, p.4, jun.1999

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: guia histórico.** Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1992, p.180,376.

<sup>91</sup> MONDIN, Guido. **Burgo sem água (reminiscências do 4º. Distrito).** Porto Alegre: Feplam, 1987, p.14. A demarcação que o autor chama de “nosso bairro” é: a leste, a rua Lusitana; a oeste, o Guaíba; ao sul, a Cristóvão Colombo, e ao norte, a estrada Dona Teodora, a dos tambos de leite. Ibid, p.19.

Segundo Sanhudo: “ O 4º. Distrito é enorme! Pois começando aí pelo bairro São Geraldo, incluindo São João, vem até cá na Auxiliadora e aí pela Boa Vista, vai à Vila Ipiranga, e pelo limite extremo leste desta, segue pelo Jardim Lindóia e compreende ainda os bairros Anchieta e Vila Teodora. SANHUDO, Ary Veiga. **Porto Alegre. Crônicas da minha cidade.** Porto Alegre: Ed. Sulina 1961, p.249.

vivências de infância e adolescência no bairro fabril, presumivelmente nas primeiras décadas do século XX, embora nas crônicas, não haja referência à datas. A “visão panorâmica” pretendida pelo autor é, de certa forma, um lamento pelos tempos desaparecidos: “o velho burgo desfigurou-se, presa fatal da evolução ou do progresso”.<sup>92</sup>

Na mesma época, aproximadamente 1920, o escritor argentino Jorge Luis Borges regressou da Europa, depois de sete anos de ausência e encontrou uma Buenos Aires que começava a converter-se em metrópole, no entanto, ainda rodeada por campos que sedimentavam uma cultura rural.<sup>93</sup> As periferias, enquanto espaços culturais urbanos, tiveram seu reconhecimento através da literatura argentina destes anos, demonstrando a tensão então existente na cidade de múltiplas e complexas temporalidades, cenário de uma mistura que contrapunha uma evidente face moderna, ao mundo das margens, dos lugares provincianos e resistentes dos arrabaldes, herdeiros das tradições crioulas.

Em versos, Borges insistiu na preferência pelos espaços da Buenos Aires de suas lembranças, de involuntárias belezas e que permaneceram autênticos. Ironizou as pretensões de conversão da cidade em grande metrópole cosmopolita e a cópia de erros cometidos em outras grandes cidades: a abertura de largas avenidas, a construção de edifícios altos e inverossímeis monumentos. Desqualificou o progresso que uniformizava, que eliminava o que era próprio e reconhecível, insistindo na idéia de que nos subúrbios ainda era possível encontrar as características que davam singularidade à cidade.<sup>94</sup>

O universo provinciano, ainda presente na maioria das cidades em desenvolvimento da virada do século XX, conviveu, durante certo tempo, com ritmos e estruturas mais modernas do espaço urbano. Neste sentido, em São Paulo,

---

<sup>92</sup> Ibid,p. 13.

<sup>93</sup> SARLO,2003, op. cit.,p.13.

Neste sentido, ver : SARLO,Beatriz. **Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930**.Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión,1988.

KERN, Maria Lúcia B.Modernidade argentina: diálogos entre Xul Solar e Jorge Luiz Borges.**Anais do XXVIII Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte**. Rio de Janeiro: CDROM,2008.

<sup>94</sup> GRAU,Cristina. **Borges y la arquitectura**. Madrid: Ediciones Cátedra,1999,p.32,34.

Segundo a autora, em versos como Fervor de Buenos Aires, Borges representa estes lugares detalhando aspectos de bairros, ruas praças e jardins. BORGES,Op.cit.2005.

enquanto por um lado se desenvolvia uma moderna cidade industrial, de outro, elementos tradicionais do meio rural insistiram em permanecer até a década de 1930. A presença de animais de médio e grande porte pelas ruas da cidade, festas populares, canções de rememoração rural, ambulantes e vendedores de casa em casa, interagiam com diferentes referências sociais e culturais, que compunham aquele novo universo urbano. Mesmo em bairros próximos ao centro paulistano, identificavam-se resquícios de atmosfera de campo: casas com quintais ruralizados, hortas e trechos de matas.<sup>95</sup>

A evolução urbana das cidades modernas foi marcada por uma série de transformações nos modos de viver e conviver da população, gerando alterações nos padrões e identidades culturais, que os novos ritmos exigiam. Sarlo chama a atenção que entre os anos 20 e 30 do século passado, os habitantes de Buenos Aires evidenciaram uma velocidade desconhecida até então, com a introdução do transporte elétrico e a ilusão da imediatez produzida pelas tecnologias das comunicações à distância, gerando novas experiências espaciais e temporais.<sup>96</sup> Para Conde, a influência e contribuição dos meios de comunicação de massa, das décadas mencionadas, produziram um clima de grande efervescência intelectual, política, econômica e filosófica, diferenciando-se de épocas anteriores devido à três invenções fundamentais: o disco, o rádio e o cinema falado. Isto possibilitou que as idéias de então saíssem dos meios letrados, chegando a um círculo mais amplo e alcançando a modernidade.<sup>97</sup> As influências deste novo universo cultural também tiveram efeitos no âmbito das transformações urbanas e inovações vinculadas aos aspectos de modernização das cidades.

Em Porto Alegre, Alberto Bins, que assumiu a intendência em 1928, e seu sucessor, Loureiro da Silva, potencializaram diversas transformações urbanas já iniciadas no período de Otávio Rocha(1924-1928). A cidade desenvolveu-se através de políticas municipais que, baseadas na ordem e racionalidade, procuravam seguir os modelos que priorizaram a expansão da malha urbana e da infraestrutura, a abertura de novas e largas avenidas e o interesse pelas construções em altura,

---

<sup>95</sup> MORAES, José Geraldo Vinci de. *Metrópole em Sinfonia: história, cultura e música popular na São Paulo dos anos 30*. São Paulo: Estação Liberdade, 2000, p.22, 143.

<sup>96</sup> SARLO, op. cit., 2003, p. 28.

<sup>97</sup> CONDE & ALMADA, op. cit., 1996, p. 6.

mimetizando os padrões norte-americanos. Assim como em outras cidades, o núcleo urbano foi o espaço que primeiro ingressou neste processo. Ao longo destes anos, a população pobre que morava em cortiços e habitações deterioradas, impulsionada pelo aumento das taxas prediais e a consequente elevação do preço dos aluguéis, foi obrigada a deslocar-se para áreas mais afastadas. Estes espaços, por não seguirem a mesma cadência de crescimento urbano, representavam os tempos variados de um presente que se modernizava.

Ao longo do Caminho Novo e nas áreas baixas das proximidades, desenvolveu-se um desses *lugares* simbólicos de Porto Alegre, que em oposição a homogeneidade, severidade geométrica e a disciplina imposta pelos dogmas da modernidade<sup>98</sup>, cresceu de forma heterogênea e mesclada, através de uma mistura tipológica e de diferentes perfis culturais, decorrente de universos sociais também heterogêneos, marcados pela influência do imigrante.

É importante dizer que, as primeiras intervenções nessa área, que se tem notícia, ocorreram no início do século XIX. Ao longo do Guaíba, na então mata existente, um caminho foi desbravado e chamado pela população de Caminho Novo<sup>99</sup>. Mais precisamente, foi primeiramente aberto em 1806 por iniciativa do então governador Paulo José da Silva Gama, ainda quando a cidade permanecia circunscrita à área central.<sup>100</sup> Posteriormente, em 1811, Dom Diogo de Souza determinou a derrubada da mata para a construção desta estrada que ia até a embocadura do rio Gravataí. Assim, este caminho constituiu-se em um dos primeiros da cidade, facilitando a ligação entre a vila e as quintas que situavam-se junto ao

---

<sup>98</sup> No que se refere ao Movimento Moderno e suas origens, ver: FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

O autor traça o perfil da “pré-história” do MM, abordando as diversas transformações das quais surgiu a arquitetura moderna e seu desenvolvimento, desde meados do século XVIII. Neste sentido, alguns autores, como Montaner, usam como referência genérica, o trabalho das primeiras vanguardas. Para ele MM é: “a corrente de tendência internacional que inicia com as vanguardas européias do princípio do século e se estende ao longo dos anos vinte”.

MONTANER, Josep Maria. **Depués Del Movimento Moderno –arquitectura de la segunda mitad del siglo XX**. Barcelona: Gustavo Gili, s/d, p.12.

Para uma análise das origens, significados de modernidade e moderno na história e reflexões da intelectualidade, ver:

KERN, Maria Lúcia B. “Modernidade: significados na História.” In: BRITES, Blanca et alii. **Modernidade**. Anais do IV Congresso Brasileiro de História da Arte, UFRGS, 1991, p.69-78.

<sup>99</sup> Atualmente rua Voluntários da Pátria.

<sup>100</sup> FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre, Guia Histórico**. Porto Alegre: editora da Universidade, 1992, p.437.

Guaíba. Diz Sanhudo que ele foi aberto por prisioneiros e que a preocupação do governador era a de construir no local sua casa de campo, o então Solar de Dom Diogo, com seu clássico e monumental portão, que serviu de casa de campo aos governadores que o sucederam.<sup>101</sup>

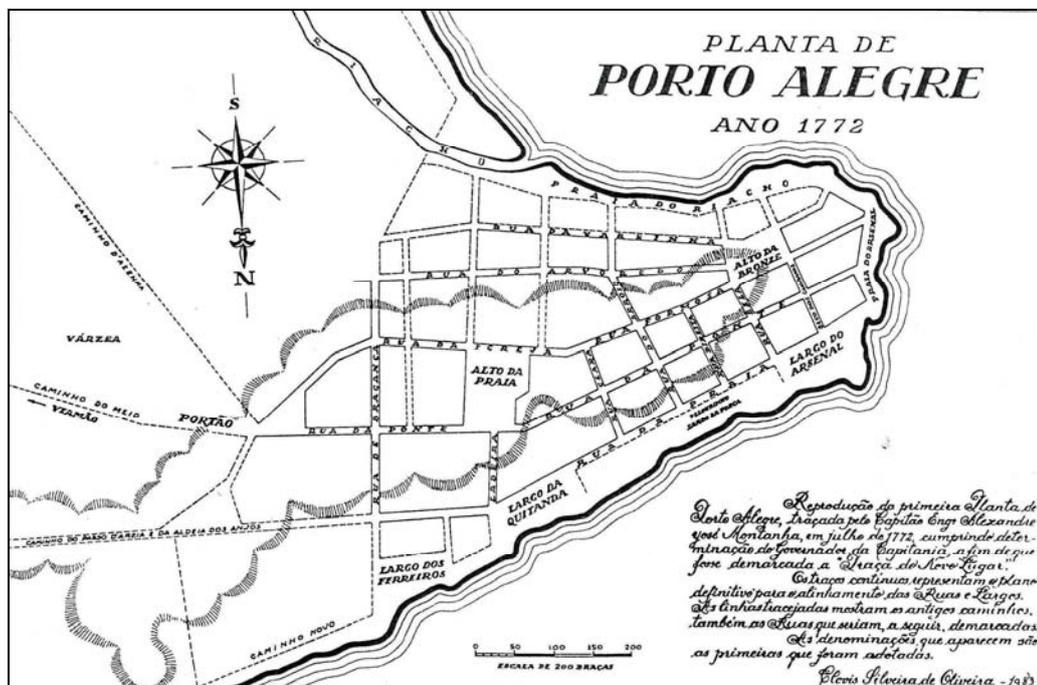


Figura 3 - Planta de Porto Alegre reproduzida por Clovis Silveira de Oliveira. O local onde posteriormente seria o Caminho Novo, aparece com linha tracejada- ainda não havia sido demarcado.

Fonte: OLIVEIRA, Clovis S. de. Porto Alegre. A cidade e sua formação. Porto Alegre: Norma, 1985, p.28,29.

Da literatura produzida a partir dos interessantes relatos de viajantes do passado, é possível avaliar alguns aspectos da fisionomia e do desenvolvimento das áreas que margeavam o Guaíba. No início do século XIX, são significativos os depoimentos de alguns viajantes que se surpreendiam com a beleza natural das chácaras instaladas do lado oposto das águas. Suas propriedades, repletas de pomares, ofereciam variadas frutas e outros alimentos. A beleza das flores completava aquela paisagem bucólica e pitoresca.<sup>102</sup>

<sup>101</sup> O Solar Dom Diogo situava-se na Voluntários da Pátria entre as atuais avenida Polônia e Ernesto Fontoura. A denominação de Caminho Novo permaneceu até 1870, quando por iniciativa do vereador Olinto de Carvalho, foi substituído pelo nome atual, em homenagem aos voluntários da guerra do Paraguai. SAHUDO, 1961, op.cit., p,256,257.

<sup>102</sup> Neste sentido, ver os textos do viajante Nicolau Dreys, que morou na cidade no período de 1817 e 1825 e que relatou todo o seu encantamento com as chácaras situadas no então Caminho Novo.



Figura 4 - Casas típicas do Caminho Novo, na primeira metade do século XIX.  
 Fonte: PORTO ALEGRE: BIOGRAFIA D'UMA CIDADE. Álvaro Franco (org.). Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, p. 123.

No tocante às áreas entre o Caminho Novo e o Guaíba, foram minimamente ocupadas até a segunda metade do século XIX. Segundo Escosteguy, constituíam espaços utilizados para atividades de construção e navegação, o que propiciou o surgimento de depósitos de madeira e estaleiros.<sup>103</sup> Com o aparecimento destas novas atividades, redefiniu-se espacialmente o caminho que dava acesso às chácaras.

---

DREYS, Nicolau. **Notícia descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul**. Porto Alegre: Nova Dimensão/EDIPUCRS, 1990, p. 100. Sobre chácaras em Porto Alegre, ver também: MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre, origem e crescimentos**. Porto Alegre: Sulina, 1968.

Ver também: Mattar, Leila Nesralla. **Porto Alegre: Voluntários da Pátria e a Experiência da Rua Plurifuncional (1900-1939)**. Porto Alegre, 2001. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS, p. 28, 29-30.

<sup>103</sup> ESCOSTEGUY, Luiz Felipe. **Produção e uso dos espaços centrais à beira rio (1809-1860)**. Porto Alegre 1993. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS, p. 136.

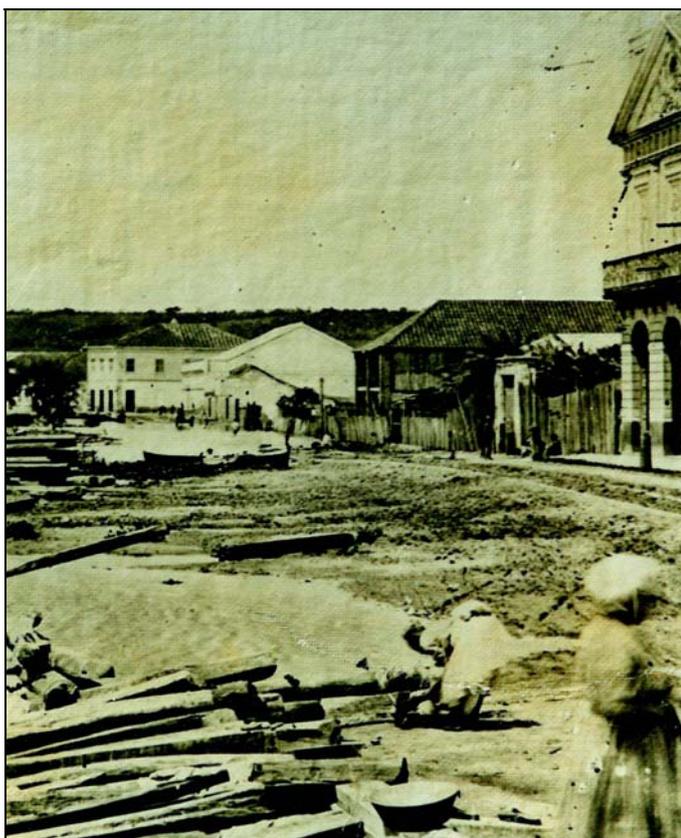


Figura 5 - Rua Voluntários da Pátria no final do século XIX.  
Fonte: Fototeca Sioma Breitman. Museu Joaquim José Felizardo.

Neste processo, cabe recordar que, desde cedo, Porto Alegre tornou-se escoadouro natural da produção do estado, consequência de sua posição privilegiada em relação às facilidades com o transporte hidroviário.<sup>104</sup> Até a segunda metade do século XIX, a cidade apresentou desenvolvimento econômico muito lento. Desde 1820, o pólo de atração no estado havia se deslocado para as cidades de Pelotas e Rio Grande, em função da produção e industrialização do charque. Com a decadência deste ciclo, em decorrência da concorrência dos países platinos, Porto Alegre iniciou a retomada do seu crescimento econômico, intensificando sua função comercial. Segundo diversos autores, a imigração é apontada como importante fator neste sentido.

---

<sup>104</sup> Os organizadores da navegação fluvial no estado, eram na sua maioria alemães, como os Becker(rio Jacuí), Keller,Jann,Schaan(rio Caí)Irmãos Diehl (rio dos Sinos),Jaeger,Ruschel,Arnt(rio Taquari). O primeiro estaleiro de Porto Alegre, foi de Becker, no Caminho Novo, fundado em 1865. SINGER, Paul.**Desenvolvimento econômico e evolução urbana**.São Paulo:Nacional,1977,p.164.

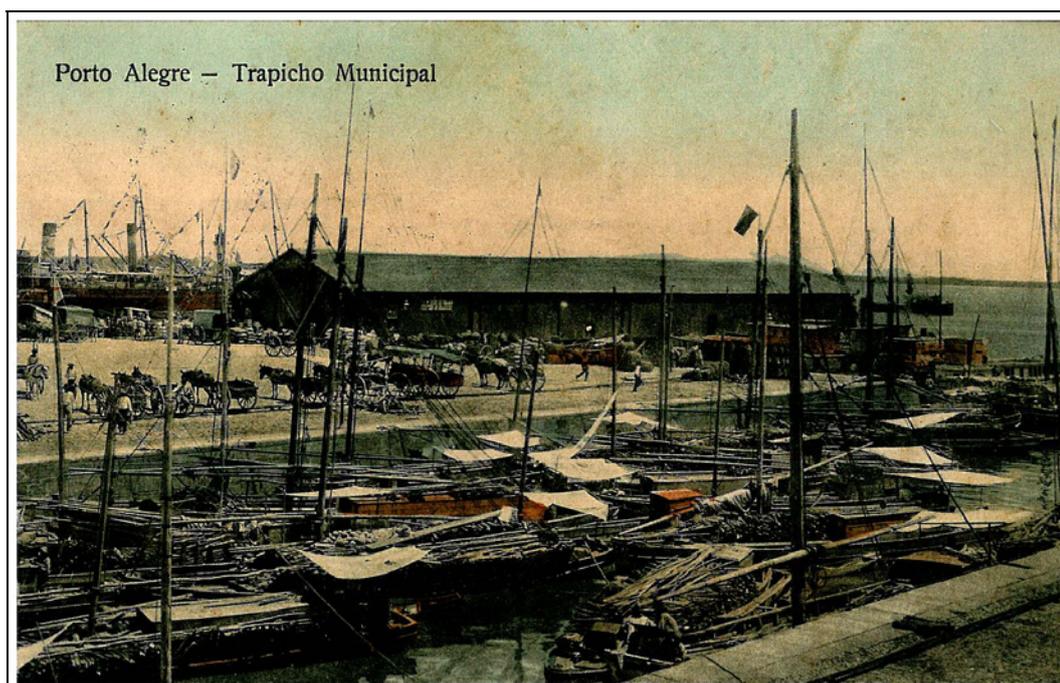


Figura 6 - Cartão postal de Porto Alegre, identificando a importância das atividades comerciais da cidade no início do século XX, efetuadas a partir do Guaíba.  
 Fonte: Cartão Postal pertencente ao acervo pessoal da família Ely.

O reinício do fluxo imigratório e a chegada dos imigrantes alemães em 1824,<sup>105</sup> constituíram fatores de impulsão para o crescimento da cidade, já que funcionava como entreposto das áreas coloniais, processando o seu comércio a partir do Guaíba e do transporte fluvial.

Os imigrantes instalados no interior dedicavam-se à agricultura, exportando, via fluvial, produtos agrícolas para serem comercializados na capital. Assim, houve gradativa formação de uma burguesia teuto, ligada diretamente ao desenvolvimento das colônias. Segundo Roche, houve a formação de uma “rede coesa” entre os comerciantes da capital e os vendedores da colônia através dos caixeiros-viajantes, que funcionavam como intermediários neste processo, permitindo que, antes do final

---

<sup>105</sup>Macedo explica o surgimento do “aglomerado dos navegantes”, que deu origem ao nome do bairro, a partir da chegada dos imigrantes alemães que aguardavam as embarcações que os levariam, via fluvial, para São Leopoldo. Atraídos pela possibilidade de instalar oficinas, alguns artesãos acabaram permanecendo na área, surgindo assim, um aglomerado que alteraria substancialmente o então caminho das chácaras e exigindo benfeitorias em consequência do aumento da população, originado por esta concentração.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre, origem e crescimento**. Porto Alegre: Sulina, 1968, p.81,82.

Quanto aos alemães, antes do final do século XIX, já era expressiva sua presença na cidade e principalmente na rua Voluntários da Pátria, que ficou conhecida como rua dos alemães.

do século XIX, os comerciantes de Porto Alegre mantivessem a supremacia desta praça.<sup>106</sup>

Nessa época, o comércio tornou-se a base de seu desenvolvimento, onde o Caminho Novo constituiu-se importante “locus” das trocas coloniais e eixo estruturante do bairro. O estabelecimento de ligações com os novos povoados acarretou a construção de estradas de ferro. A primeira delas foi a que ligou a capital a São Leopoldo, implantada ao longo da Voluntários da Pátria e cuja estação, edificada em 1874, localizava-se na esquina com a rua Conceição.<sup>107</sup>

A produção agrícola direcionada para a capital, posteriormente era distribuída para o estado, país e exterior. Grande parte das atividades de importação e exportação exercidas então, eram feitas pelos comerciantes dessa rua.<sup>108</sup> Segundo diversos autores, o capital advindo da economia imigrante e acumulado por estes comerciantes, possibilitou seu posterior investimento nas indústrias.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> ROCHE, Jean. **A colonização Alemã no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1969, p.432,434. Singer também salienta que Porto Alegre tornou-se o centro comercial de toda a zona colonial. SINGER, 1977, op.cit.,. 165.

<sup>107</sup> A este respeito ver: KLIEMANN, Luiza H.S. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso 1905-1920**. Porto Alegre, 1977. Dissertação de Mestrado em História, PUCRS. Segundo a autora, esta ferrovia que teve seu início em 1869 e término em 1874, destinava-se a escoamento da produção da colônia alemã para a capital.

Segundo SINGER, a fim de ampliar as ligações, surgiram novas redes, sendo que as principais linhas do sistema ferroviário foram instaladas no período de 1890 e 1910, e projetadas em função dos eixos de comercialização pré-existentes. Nesta ocasião, Porto Alegre já era o escoadouro natural da produção das colônias. SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional, 1977, p.160,185.

<sup>108</sup> Sobre Imigração e transformações urbanas na área, ver: MATTAR, 2001, op. cit.

<sup>109</sup> Acerca do desenvolvimento da indústria no estado ver: PESAVENTO, Sandra J. **História da indústria sul-rio-grandense**. Guaíba: Riocell, 19885, p.28-30; ROCHE, Jean. **A colonização Alemã e o RGS**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1969, v.2p.479; SINGER, 1977, op.cit; MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto alegre: Origem e Crescimento**. Porto Alegre: Sulina, 1968, p.93; REICHEL, Heloisa j. **A indústria têxtil no RGS. 1910-1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980, p.18.



Figura 7 - Antiga doca de cereais, após a descarga de diversas embarcações.  
Fonte: COSTA, Alfredo R. O Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Globo, 1922, v.1.

O 4º. Distrito, por seu perfil e vocação de área inserida no encontro das conexões da cidade e por suas características físicas de zona baixa, próxima aos cursos d'água (limitado em duas faces pelo Guaíba e pelo Gravataí) possuía os requisitos ambientais fundamentais para a atração de um complexo industrial, potencializados através da proximidade com a estrada de ferro, cujo traçado e linhas foram definidos considerando os atributos das condições topográficas e geográficas da área. Em 1923, a Brigada Militar decidiu criar o Serviço de Aviação, prosseguindo no ano seguinte com o estabelecimento do "Parque de Aviação", o que, agregado aos transportes fluvial e terrestre já existentes, consolidaram sua vocação de local dos principais acessos da cidade, que até hoje permanece.

Estes são importantes fatores que explicam a origem e formação do 4º. Distrito e os motivos pelos quais o seu território foi considerado o mais adequado de Porto Alegre para sediar o setor industrial. Coube à rua Voluntários da Pátria a função de eixo principal de concentração destes estabelecimentos, que, a partir de 1880, foram intensificados.

A rua Voluntários da Pátria é muito longa, por ela passa o bonde para o subúrbio Navegantes e encontram-se numerosas fábricas e oficinas cujas chaminés são seus mais belos ornamentos. Ela segue a linha tortuosa da praia.<sup>110</sup>

Para o visitante Arthur Dias, não foi muito difícil perceber a importância da rua Voluntários da Pátria, quando de longe avistou a capital. Nesta época, já se consolidava a vocação desta área, como sede do promissor processo de industrialização da cidade. Em outro trecho metafórico, a anatomia descrita pelo viajante parece reafirmar alguns destinos e ocupações que permaneceram: "o casario recobre as encostas como um manto variegado em cujas franjas os armazéns, os barracões e as pontes marítimas (trapiches), descem sobre a parte baixa até o cais."<sup>111</sup>

Assim, no início do século XX, os passageiros que chegavam à cidade, via fluvial, logo descortinavam a via que se estendia desde o centro, a partir da Praça XV e cais do porto, até Navegantes e rumo ao interior:



Figura 8 - Cartão postal de 1908, mostrando os inúmeros trapiches que avançam sobre o Guaíba. Fonte: Cartão Postal pertencente ao acervo pessoal da família Ely.

<sup>110</sup> NOAL Filho, Valter Antônio; FRANCO, Sérgio da Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941**. Santa Maria: Anatterra, 2004, p.127. Este trecho foi extraído pelos autores, de uma publicação de 1907, O Brazil actual, escrita pelo viajante Arthur Dias.

<sup>111</sup> Ibid, p.126

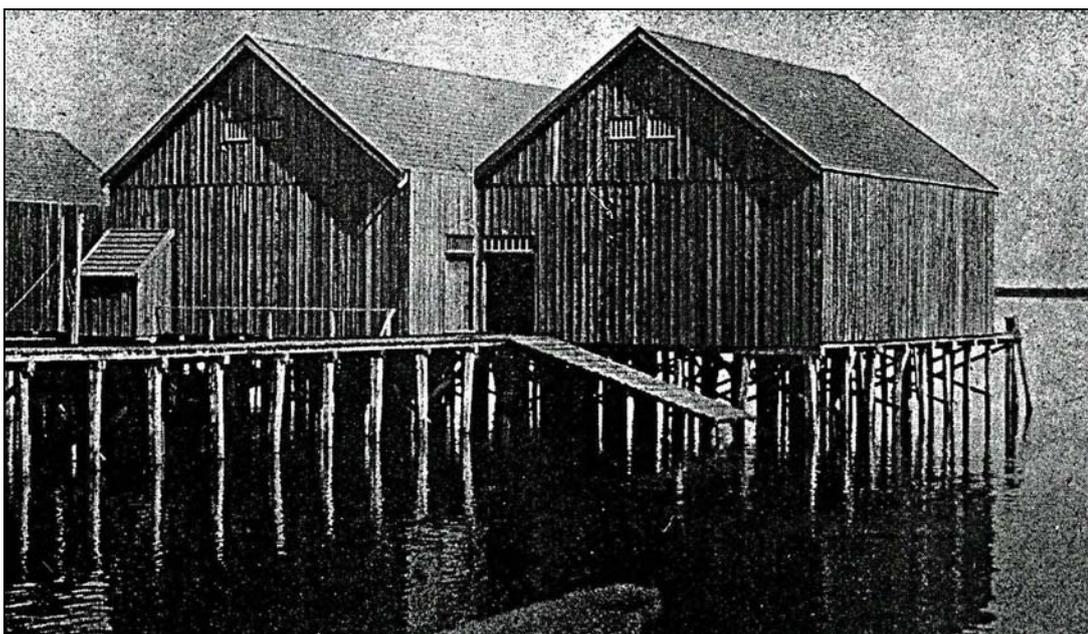


Figura 9 - Trapiche e depósito da firma Schwartz, Homrich & Cia., localizada na Voluntários da Pátria nas proximidades da rua Ernesto Alves.  
Fonte: COSTA, 1922, op.cit.p. 284.

Desde a sua abertura, até a década de 1940, a Voluntários da Pátria permaneceu sendo o principal local de passagem entre o núcleo central e o interior na direção norte, quando então perdeu esta primazia para a nova avenida Farrapos. Ao longo do seu trajeto, diversas foram as formas de ocupação espacial que a caracterizaram.

Até as proximidades da Ramiro Barcelos havia uma maior densificação comercial, em cujas proximidades concentraram-se os armazéns que exerciam as funções de comércio de importação e exportação, depósitos e trapiches; e em direção à Navegantes, os estabelecimentos industriais, tornando-se uma das principais vias porto-alegrenses de então.

Esta foi a percepção de outro viajante, no início do século XX, quando fez um passeio pela Voluntários da Pátria e a descreveu detalhadamente, ocupando-se com a organização, características e importância das suas edificações. O visitante era o italiano Buccelli, que, em 1906, considerou-a “uma das mais interessantes da capital” e entusiasmou-se com a diversidade de seus estabelecimentos fabris e de comércio de intermediação colonial.<sup>112</sup> Através de Buccelli é possível se constatar a

---

<sup>112</sup> BUCCELLI, Vittorio. **Un Viaggio a Rio Grande del Sud**. Milão: Pallesstrini, 1906, p.87,88.

multiplicidade e qualificação de algumas indústrias desta época e uma certa dificuldade encontrada pelo viajante em descrever a sua totalidade: “seria impossível, porque exigiria muito volume, a descrição completa de todos os edifícios industriais que se encontram ao longo desta rua.” Observou também o grande número de chácaras que, com sua produção, abasteciam a cidade de frutas e hortaliças, visualizou o então hipódromo de Navegantes, bem como as plantações de arroz junto à várzea do Gravataí.<sup>113</sup>

Após a visita de Buccelli, a cidade continuou evoluindo na direção do seu lado Norte, onde o emergente setor instalado na rua Voluntários da Pátria e imediações gerou considerável oferta de empregos. Desta forma, tornou-se local de atração de grande contingente migratório, destacando-se alemães, italianos e os do leste europeu, bem como do interior do estado.<sup>114</sup>

Para certos viajantes que visitavam a cidade, chamava a atenção a influência de alguns grupos de estrangeiros, principalmente os alemães. No início do século, Emil Landenberger admirava-se com o grande número de lojas e armazéns que, através de seus letreiros, identificavam nomes de origem germânica.<sup>115</sup> O quarteirão, onde preferencialmente se encontravam os alemães, era identificado pelo padre Theodor Amstad através dos limites das “quatro linhas de bonde, Navegantes, São João, Floresta e Independência e as ruas que nelas desembocam”, bem como os numerosos empreendimentos existentes na cidade, “mais evidentes nos bairros industriais por excelência de Navegantes e São João”.

116

Mondin observou que desde a sua origem o 4º. Distrito tornou-se “cosmopolita”. As indústrias atraíram primeiramente os alemães, juntando-se a eles

---

<sup>113</sup> Ibid,p.96. O hipódromo destacado pelo viajante, localizava-se nos terrenos onde posteriormente instalou-se a fábrica Renner. Neste sentido ver:Sanhudo,1961,op.cit.p.265,266.

<sup>114</sup> São reduzidos os levantamentos e pesquisas acerca da efetiva atuação dos diversos grupos étnicos na área do Quarto Distrito.

Sobre as vivências destes grupos étnicos ver:

CONSTANTINO,Núncia Santoro de. “A polifonia do bairro:4º. Distrito(Porto Alegre)- história/memória”.**História/Unisinos.Número Especial:II Encontro Regional-Sul de História Oral/ABHO.**São Leopoldo: UNISINOS,2002.

”Espaço urbano e imigrantes:Porto Alegre na virada do século”.**Estudos Ibero-Americanos.**Porto Alegre: PUCRS,v.24,n1,jun.1998.

<sup>115</sup> NOAL FILHO,2004,op.cit.,p.213.

<sup>116</sup> Ibid,p.181, 182.

os italianos, poloneses, árabes e, em menor escala, os espanhóis, austríacos e israelitas. Destaca a presença de muitos portugueses e o fato de que em uma mesma quadra do bairro, conviviam moradores de diversas etnias.<sup>117</sup> Constantino testemunha que a concentração de estrangeiros do 4º. Distrito tornou-o um “espaço polifônico” e que o lugar soube ensinar o sentido das diferenças.<sup>118</sup>

O crescimento da oferta de emprego e a condição de morar próximo das fábricas levou a um processo de desmembramento de antigas chácaras, abertura de ruas e ao lançamento de loteamentos, justificando-se a formação de um bairro operário de múltiplas etnias. As restrições de mobilidade ainda faziam com que moradia e trabalho não fossem segregados.

Neste sentido, já no final do século XIX, mais precisamente em 1895, a Empresa Territorial Porto-alegrense iniciou os trabalhos de loteamento em áreas do 4º. Distrito, através da abertura de ruas de chão batido, obedecendo à regularidade do traçado xadrez do plano que lhe deu origem. O Caminho Novo e a futura rua do Parque, constituíam as opções de acesso ao lugar, sendo que a região da praça dos Navegantes era coberta por mata espessa, cujos vestígios ainda permaneceram até a década de 1920.<sup>119</sup> Outras chácaras se instalaram nos quarteirões e nos espaços maiores. Nas primeiras décadas do século XX havia pelo menos três chácaras no centro do bairro, sendo que as maiores localizavam-se nas proximidades da rua Dona Margarida. Tambos de leite, gado pastando e a presença de pequenos açudes repletos de traíras, davam um ar bucólico ao bairro. Aos poucos a comunidade foi crescendo, com o surgimento de fábricas, algumas vizinhas dos tambos, e a construção das moradias.<sup>120</sup>

Mais tarde, em 1930, outro viajante, Domenico Bartolotti, observou a extensa e pitoresca zona suburbana dos bairros Navegantes e São João, lhe parecendo

---

<sup>117</sup> MONDIN, 1987, op. cit., p. 59.

<sup>118</sup> CONSTANTINO, 2002, op. cit., p. 227.

<sup>119</sup> A origem da área da praça dos Navegantes remonta ao ano de 1875, quando Dona Margarida Teixeira de Paiva, doou parte de sua propriedade situada na Voluntários da Pátria esquina Sertório, para a construção de uma igreja em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes. Com a igreja surgiu a praça, um dos pontos de referência importantes da área.

A capela foi concluída em 1897 e somente em 1919 tornou-se paróquia. Posteriormente, a chacara de Dona Margarida foi loteada por seus herdeiros. FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre, Guia Histórico**. Porto Alegre: editora da Universidade, 1992, p. 289.

<sup>120</sup> MONDIN, 1987, op. cit., p. 17, 77.

terem “surgidos há pouco, num terreno pantanoso e de bosque, agora corrigido e transformado em hortas, pomares e jardins”.<sup>121</sup>



Figura 10 - Vista das imediações do edifício Ely, na esquina da Conceição com a Voluntários da Pátria, antes da abertura da avenida Farrapos. Próximo a edificação (ao fundo) evidenciam-se diversos elementos que caracterizam uma área rural.

Fonte: Foto pertencente ao acervo pessoal da família Ely.

Em alguns trechos de suas memórias Mondin deixa muito claro a tênue fronteira que separava a área urbana da rural ou seja, a quadrícula correspondente ao traçado do loteamento e seu entorno. A começar pelas próprias ruas, que até a década de 1920, mantinham, segundo o autor, “um aspecto aldeão, um agreste tranqüilo”. Comenta que o coração do bairro era cortado pela avenida Brasil, mas seu traçado não eliminou muitos açudes onde os garotos nadavam e pescavam. Descreve detalhando certos lugares e acontecimentos que, durante algum tempo, identificaram sua condição de *fronteira híbrida* entre a cidade e o campo, como a permanência de alguns matagais, como o mato do “Guerreiro”, na direção leste, que pouco resistiu aos arruamentos, o do “Fontoura”, nas proximidades da rua Ernesto Fontoura, onde, até o avanço das construções, era possível caçar com tranquilidade e, por fim, o do “Antero”, verdadeira floresta, que se prolongava para o lado norte. Lamenta que o desenvolvimento, que se estendeu em todas as direções, tenha

<sup>121</sup> NOAL FILHO, 2004, op. cit., p. 198.

acarretado a derrubada de diversas árvores, algumas seculares, desfigurando completamente o antigo contexto.<sup>122</sup>

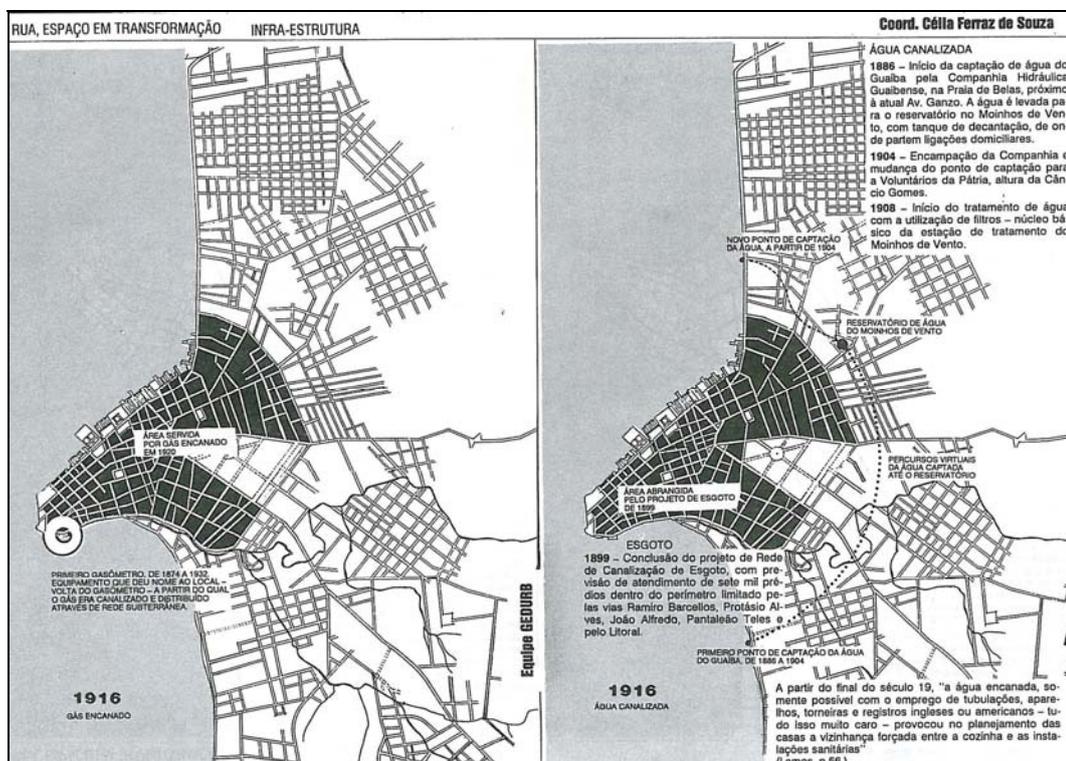


Figura 11 - Esquema da área atingida por infra-estrutura e canalizações de água, esgoto e gás, em 1916, elaborado pela equipe do GEDURB, sob a coordenação da professora Célia Ferraz de Souza.

Fonte: PESAVENTO, S. O espetáculo da rua. Porto Alegre: Ed. da Universidade, UFRGS, 1996, p. 61.

Por outro lado, foram grandes as dificuldades enfrentadas pelo subúrbio, que Mondin chama de “burgo sem água”, que até meados da década de 1920, ainda não possuía rede pública de água. Chácaras e hortas, típicas da região, eram regadas pelas águas salobras dos poços. Fontes supriam as necessidades de água potável, sendo que esta era distribuída por “pipeiros”. Para cozinhar, os moradores tinham que buscar as águas dos chafarizes, que em número de três, abasteciam o bairro. Os chafarizes do 4º. Distrito representaram uma época bucólica do bairro, ainda com baixa densidade demográfica. Para a lavagem das roupas, a opção era mesmo o Guaíba, generosamente denominado pelo autor de o “grande tanque do povo”. Lavadeiras e donas de casa diariamente frequentavam o longo trecho de

<sup>122</sup>MONDIN, 1987, op. cit., p. 20, 21. O autor comenta que nesta época, as ruas eram ladeadas de valos que funcionavam como receptáculo das águas pluviais. Ibid, p. 23.

“praia” entre a avenida Brasil e a Praça dos Navegantes. Entretanto, quando o cais se estendeu até Navegantes, “apagaram-se os derradeiros vestígios da praia caipira” : a pesca de lambaris pelos garotos, a comercialização de frutas e outros alimentos pelas pequenas embarcações que ali atracavam e a confraternização das lavadeiras ao amanhecer.<sup>123</sup> Curiosamente, a “praia caipira”, que também era um lugar muito frequentado por banhistas, algumas vezes causava incômodos aos moradores, conforme a coluna de “queixas e reclamações” de um jornal da cidade, no início da década de 1930:

Pessoa residente no arraial de Navegantes, pede que reclamemos contra os abusos que cometem certos banhistas que, nas margens do Guahyba, aparecem com roupas impróprias atentando contra a tranquillidade das famílias que residem nas proximidades daquelle local.<sup>124</sup>

Através das notícias veiculadas em jornais da época, pode-se, também, ter uma idéia da persistência dos problemas do distrito operário. Seus habitantes sofriam inúmeras dificuldades, entre elas, a premente necessidade de rede de esgotos pluviais para solucionar os constantes alagamentos e o problema crônico das enchentes periódicas<sup>125</sup>, sempre muito danosas:

Outro bairro que também sofreu a influencia perniciosa da inundaçãõ foi o arrabalde fabril da cidade. Com o nivelamento das ruas em plano inferior a superfície do Guahyba, basta que chova algumas horas e sobre o vento do quadrante sul, para que Navegantes vire em Veneza rio-grandense(...). De todas as ruas que acabamos de citar, uma merece especial menção: é a avenida Eduardo, onde se acha localizado não só o commercio mais importante do districto, como as mais importantes casas de diversos ramos de negócios, entre ellas cafés, bilhares, bars e o Cine Theatro Thalia, que é por occasiãõ das inundações, o que mais sofre, por se ver absolutamente ilhado e sem outros meios de communicaçãõ que não os que a necessidade engendra. É bastante cair qualquer aguaceiro para que aquella avenida seja totalmente alagada, causando prejuizos de não pequena monta ao commercio varejista ali situado.<sup>126</sup>

Em 1931, o mesmo Diário de Notícias publicou um manifesto dos proprietários da rua São Pedro, uma das mais importantes artérias daquele lugar,

---

<sup>123</sup> Ibid, p.47,107,108.

<sup>124</sup> DIÁRIO DE NOTÍCIAS.Porto Alegre, 2 de Janeiro de 1931,p. 10.

<sup>125</sup> As piores enchentes periódicas foram as de 1873,1905,1912,1914,1926,1928,1936 e principalmente a de 1941.

<sup>126</sup> DIÁRIO DE NOTÍCIAS.Porto Alegre,2 de setembro de 1930,p.7.

para o prefeito Alberto Bins, alertando-o para o estado em que se encontravam suas valetas, de 2 a 3 metros de largura por 1 a 2 metros de profundidade, e a necessidade de urgente saneamento do local :

(...)são uma verdadeira incubadora de mosquitos e um grande depósito de lixo e animais mortos. O mau cheiro que exhala daquelas valetas, constitui uma constante ameaça à saúde pública. Em épocas de chuva, essas valetas enchem-se de água, impedindo que moradores ingressem nas suas casas ou delas possam sair.<sup>127</sup>

No tocante às instalações do porto da cidade, foram decorrentes de sucessivos aterros nas margens do Guaíba, que alteraram substancialmente a estrutura urbana da capital e sua fisionomia. As primeiras ruas aterradas foram a rua da Praia( Andradas),a rua Nova da Praia(7 de setembro) e o Caminho Novo.<sup>128</sup> Os avanços sob o Guaíba foram sucessivos, iniciando no seu lado de maior crescimento, o norte. O desenvolvimento da cidade exigiu novos equipamentos e para atender a estas demandas, os aterros prosseguiram.

---

<sup>127</sup> DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Porto Alegre,7 de Janeiro de 1931,p.8.

<sup>128</sup> MACEDO,1968,op. cit.,p. 93,94.



Figura 12 - Rua Voluntários da Pátria, construção do Cais,1911.  
Fonte: PESAVENTO, 1996,op.cit.,p.47.

Entre 1912 e 1941, as margens do Guaíba continuaram a se alterar, com a construção progressiva do cais e infraestrutura necessária. Foram desse período as construções das avenidas Júlio de Castilhos e Mauá. De 1941 até a década de 1970, prosseguiram as obras de prolongamento do cais em direção à Navegantes. Nesta época, foram edificadas a nova Estação Rodoviária, a Travessia Getúlio Vargas e a avenida Castelo Branco.

O movimento do Porto da capital já era crescente no início do século XX e se faziam necessárias benfeitorias e infraestrutura adequada. Como visto, eram usuais, nas edificações da Voluntários da Pátria que faziam fundo com o Guaíba, as instalações de trapiches particulares que avançavam pelo Guaíba.<sup>129</sup> Por outro lado, era do interesse do governo estadual eliminar os entraves à modernização, solucionando problemas de circulação de mercadorias e propiciando o crescimento dos diversos setores produtivos.<sup>130</sup>

Assim, em 1911 foi iniciado o projeto que previa a construção do cais da praça da Alfândega. Franco sintetiza o processo gradual de implantação que, em

---

<sup>129</sup> MATTAR,2001,op.cit.,p.67.

<sup>130</sup> PESAVENTO,1988,op. cit.,p.105.

1921, previa a construção de 5700m de cais comercial subdivididos em setores:cais de longo curso, desde a praça da Harmonia até a praça da Alfândega;cais de cabotagem,da praça da Alfândega até a rua Garibaldi;e cais fluvial,desde a rua 7 de Abril até a Sertório.<sup>131</sup> Em 1936 foi concluído o entreposto-frigorífico. Este processo estendeu-se por sucessivas administrações. Entre 1947 e 49, as motivações eram as obras de proteção contra enchentes e a construção do Cais Navegantes. Na década seguinte, foi a vez do cais Marcílio Dias e, somente em 1962, foram entregues os armazéns e demais infraestruturas.<sup>132</sup>



Figura 13 - Área aterrada a partir da Voluntários da Pátria, para instalações portuárias, em imagem da década de 1950.  
Fonte: Acervo fotográfico da Associação dos Amigos do 4º. Distrito.

A história do 4º. Distrito, assim como da rua Voluntários da Pátria, esteve muito ligada ao Porto da cidade, já que o comércio e as indústrias instalados na área dependiam da movimentação dos navios. A sucessão de aterros, provenientes do processo de instalação portuária, acabou causando profundas alterações na fisionomia da área, pois formou-se uma extensa faixa que isolou definitivamente a rua do Guaíba.

---

<sup>131</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio**. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983, p.134.

<sup>132</sup> Ibid, p.183,184.

Por fim, a conclusão das obras portuárias haveriam de coincidir com fatores como a decadência da navegação, desorganização dos serviços portuários e advento dos transportes rodoviários. Franco também atribui o esvaziamento do porto da capital à construção do super-porto de Rio Grande e às novas tecnologias de escoamento das safras agrícolas, que modificaram a função de entreposto comercial da navegação fluvial.<sup>133</sup>

Além das modificações acarretadas pelo porto, outras obras causaram alterações na paisagem bucólica do 4º. Distrito. Mondin lembra com nostalgia da avenida Minas Gerais, cujo traçado terminava na rua João Inácio, local repleto de chácaras e tambos. Lamenta, utilizando palavras intensas, o progresso que desfigurou a área através da implantação da longa e larga avenida Farrapos, que acabou “apagando a avenida Minas Gerais e depois, violentando aquele microcosmo rural”.<sup>134</sup>

Durante algum tempo, ruas e lugares do 4º. Distrito mantiveram características e personagens que denunciavam seu comprometimento com um tipo de cultura peculiar daquela sociedade. A rua de arrabalde era heterogênea, lugar público privilegiado onde as diferenças sociais se dissipavam, espaço de liberdade e de cidadania que a mistura social propiciava e onde ocorriam as mais variadas formas de comunicação e vivências.

Deste modo, no transcorrer das décadas de 1930 e 1940, Porto Alegre apresentava um quadro cultural e social heterogêneo. De um lado, uma população que, influenciada pelos novos ritmos da metrópole, incorporava padrões e identidades culturais específicas; de outro, um universo popular e provinciano, que resistia às mudanças da cidade cosmopolita, mantendo hábitos e valores de um passado não tão remoto, bem diagnosticado pelo urbanista Ubatuba de Farias:

É Porto Alegre uma vila grande. Afora uma elite restrita, os hábitos provincianos se traduzem através dos costumes da população que transforma as vias públicas em coadouros e os passeios em salas de estar. Nas noites de estio as cadeiras sobre as calçadas, acomodam grupos, entretidos em conversas prolongadas, pela noite a dentro. O traje habitual

---

<sup>133</sup> Ibid, p. 185.

<sup>134</sup> MONDIN, 1987, op. cit., p.20

das donas de casa é o camisolão e não se vexam de assim atenderem a porta ou de aparecerem à rua.<sup>135</sup>

Esta dicotomia da cidade nessas décadas, foi muito bem percebido em textos literários, como os de Érico Veríssimo. Romances urbanos como *Caminhos Cruzados* de 1935, também podem revelar o caráter sugestivo desse quadro difuso. Ao identificar lugar e habitante, o autor descreve elementos reais, isto é, perceptíveis fisicamente, e suas significações sociais enquanto representações. Assim, faz um contraponto que coloca a narrativa dividida em dois lados socialmente opostos, sendo uma típica rua suburbana o cenário escolhido para as mais variadas ações do grupo dos personagens pobres. Desta forma, mostra o tipo de vivência característico de relações de sociabilidades baseadas em uma vida comunitária, onde moradores estabelecem vínculos de proximidade:

A carroça do padeiro passa estrondando, fazendo tremer a quietude da cidade afundada(...). D. Veva acendeu o lampião e vai acordar o marido, que tem de tomar o primeiro bonde. No mercadinho de frutas, Said Maluf abre a porta dos fundos para apanhar a garrafa de leite. Na casa do alfaiate espanhol chora o filho mais moço. Na meia-água vizinha, o capitão Mota toma o chimarrão na varanda, em mangas de camisa(...). Fiorello já abriu a sapataria e enquanto ferve a água para o café, o italiano bate sola, bate sola (...). Um trem apita. Um galo canta.<sup>136</sup>

Veríssimo usa cenários de Porto Alegre como pano de fundo, construindo o imaginário desta diversidade. A polarização é feita com os personagens que identificavam a moderna urbe, representados pelas novas elites e seus hábitos cosmopolitas. Eram os habitantes da parte alta da cidade, de cuja topografia real avistava-se o mundo das margens e dos subúrbios próximos ao Guaíba. Daquela perspectiva, o autor reproduz uma paisagem encantadora, na qual a realidade se aproxima da ficção: "Lá embaixo brilham as luzes da cidade, que sobe para o céu noturno numa poeira de ouro. O rio é uma chapa de aço. Piscam luzes na silhueta negra das ilhas."<sup>137</sup>

A história das cidades é a história das tensões, das diferenças, dos tempos descontínuos e dos lugares plurais. E esta diversidade expressa na sua paisagem,

---

<sup>135</sup> PORTO ALEGRE : BIOGRAFIA D'UMA CIDADE. Álvaro Franco(org.). Porto Alegre, Tipografia do centro, 1940, p. 353.

<sup>136</sup> VERISSIMO, Érico. **Caminhos Cruzados**. São Paulo: Cia das Letrs, 2005, p.25.

<sup>137</sup> Ibid, p. 52.

na riqueza e multiplicidade percebidas na atmosfera peculiar das suas ruas e bairros, nos permite compreender melhor os diferentes momentos do seu desenvolvimento.

Ao identificar que o propósito existencial da arquitetura é “fazer um sítio tornar-se um lugar” e revelar seus “significados presentes de modo latente”, Norberg-Schulz considera que *lugar* é algo mais do que uma mera localização espacial.<sup>138</sup> Assim, o reconhecimento da produção das experiências humanas processadas em um determinado lugar e que lhe atribui qualidade e identidade, conduz o olhar à cidade e mais precisamente a área em estudo, através de partes ou fragmentos, no entanto sem sacrificar o todo. Porque cidades, como afirma Rossi, são vistas precisamente através das suas partes, como sendo “um conjunto constituído por tantos bocados em si completos”.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> NORBERG-SCHULZ, 2006, op. cit., p. 449, 454.

<sup>139</sup> ROSSI, 1977, op. cit., p. 12, 13.

### 3 UM FRAGMENTO<sup>140</sup>

#### 3.1 INTRODUÇÃO

Colin Rowe e Fred Koetter publicaram em 1978, o livro intitulado Cidade Colagem (Collage City), onde desenvolveram uma das teorias urbanas norte-americanas de maior prestígio na época. Influenciados pelos escritos do filósofo Karl Popper, no que toca à defesa de concepções antitotalitárias, ou seja, que evitem “modelos coercitivos e totalizantes”, esses arquitetos fizeram uma revisão crítica dos padrões urbanísticos vigentes na época, utilizando um método fragmentário como solução e a noção de colagem como técnica.<sup>141</sup>

Dessa forma, os autores argumentam e negam as grandes planificações propostas pela urbanística moderna, em prol da denominada “cidade colagem”, utilizando uma estratégia que se baseia na dialética entre a “utopia como metáfora y Collage City como prescripción; estos puntos opuestos que implican las garantías a la vez de ley y de libertad”. O conceito desenvolvido por eles, sugere que a colagem poderia ser uma estratégia que “al soportar la ilusión utópica de la invariabilidad y el destino alimentase una realidad de cambio, movimiento, acción e historia”.<sup>142</sup>

O território do 4º. Distrito, com fronteiras que se estendiam por diversos bairros, como visto anteriormente, tornou-se conhecido como “bairro cidade”<sup>143</sup>,

---

<sup>140</sup> Fragmento, utilizando a ideia de cidade colagem de : ROWE, Colin & KOETTER, Fred. **Ciudad Collage**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1998.

<sup>141</sup> NESBITT, Kate (org.). Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: COSACNAIFY, 2006, p.293.

Nesta época, alguns pesquisadores concluíram que a arquitetura moderna havia invertido a proporção entre espaço livre e construído, produzindo resultados desastrosos no nível da rua, no entanto, convenientes aos automóveis. Desta forma, a crítica se voltava para estas áreas desabitadas, que careciam de características de fechamento e de escala humana, como as das cidades europeias da era pré-moderna. Ibid, p.293.

<sup>142</sup> ROWE & KOETTER, 1998, p.145,177.

<sup>143</sup> Esta era uma denominação muito usual para o 4º. Distrito, e encontrado nos seguintes textos: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. Vida e alma de uma cidade-retrato de corpo inteiro do quarto distrito. Porto Alegre, junho de 1959, p.7.

ANDRÉ, Alberto. São João, sua fundação e desenvolvimento histórico. **Jornal Fala São João**. Porto Alegre, n.6, p.4, jun.1999.  
SANHUDO, op.cit., 1961, p.248.

denominação que provavelmente não abrangia toda a sua área, sem contudo ter uma delimitação oficial. Por suas inerentes qualidades, sua extensa área configurou um núcleo que reuniu um conjunto de características e elementos singulares, que pode ser destacado como um fragmento de uma totalidade, em si quase completo, entretanto, incluso e articulado ao restante da estrutura urbana da cidade.

Uma série de transformações ocorridas neste território, associadas à idéia de modernidade e progresso, acarretaram alterações na sua morfologia urbana. Na época da sua implantação, a larga **avenida Farrapos** (1940) ocasionou uma mudança radical na paisagem local, pois sendo traçada no “centro do bairro industrial”<sup>144</sup>, de certa forma tornou-se um grande divisor na área do antigo 4º. Distrito. Outras cirurgias urbanas efetuadas nas décadas seguintes deixaram marcas visíveis na sua fisionomia, como a construção da Travessia Getúlio Vargas(1958) que, conduzindo o tráfego através da **avenida Sertório**, transformou os territórios adjacentes, e descaracterizou antigos sítios, como a tradicional praça (dos Navegantes) e o santuário de Nossa Senhora dos Navegantes. Outro fator que originou uma mudança radical na paisagem evidencia-se no cruzamento das ruas Voluntários da Pátria e **Conceição**. A intervenção originada pela inserção do complexo viário tornou inevitável o seccionamento do antigo Caminho Novo, criou fortes barreiras através da elevação do nível das pistas e descaracterizou antigos prédios, como o edifício Ely. Soma-se a essa série de alterações as instalações do Porto, que motivaram a exigência de sucessivos aterros para sua viabilização e a avenida Castelo Branco que, situada sobre um dique de proteção contra enchentes, assumiu uma posição mais alta em relação ao seu entorno. Assim, tornou-se inevitável o gradual e definitivo afastamento entre a rua Voluntários da Pátria e o **Guaíba**, no passado parte integrante da mesma.<sup>145</sup>

---

Nos dois últimos textos, há referências elogiosas a figura do vereador Aloísio Filho, “indiscutivelmente um dos vultos mais significativos dessa zona da cidade.” SANHUDO,1961,p.248.

<sup>144</sup> Neste sentido ver: PAIVA,Edvaldo Pereira; SILVA,José Loureiro da. **Um Plano de Urbanização**.Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943.

<sup>145</sup> Neste sentido ver: MATTAR, 2001,op.cit.,p. 316,330.



Figura 14 - Delimitação da área em estudo. Fonte: MAPA.BMP. Altura: 680 pixels. Largura: 539 pixels. RGB. 1,04mb. Formato BITMAP. ADAPTADO PELA AUTORA DE Google maps/Porto Alegre São Geraldo). Acesso em julho de 2010.

As diversas mudanças sofridas ao longo de décadas acabaram criando fronteiras, fragmentando, separando e especializando territórios. Ficaram na lembrança antigas vivências:

Agora, a engenharia construiu muradas, aterrou espaços e a visão de outrora entrou em agonia. Já não se anda de bonde margeando o rio, gozando-lhe a quietude matinal, refletindo a ilha fronteira, as embarcações

preguiçosas espelhando-se nas águas, porque o Guaíba ficou lá atrás, aprisionado, oculto.<sup>146</sup>

Considerando-se a idéia de cidade como um somatório de diversas partes que se consolidam através da sobreposição de múltiplos tempos, o perímetro resultante das referidas intervenções, originou uma área que pode ser destacada como um outro “fragmento”, para fazer uma analogia à “cidade colagem” de Colin Rowe<sup>147</sup>, que admite ver o espaço urbano como uma colagem de partes; um fragmento que se articula e se integra ao todo, mas, também, um reduto de inerentes complexidades e particularidades que, por sua relativa autonomia, em certos momentos se mostra segregado.

A colagem de fragmentos permite fazer uma leitura do “bairro cidade”, a partir do grau de autonomia e pluralidade da sua área, remetendo-nos a refletir sobre a idéia de Le Goff e as permanências dos centros das cidades, quando o autor diz que “se o centro perde em energia, ganha em prestígio; é que ele permite ver num relance a cidade: sua beleza o resume. Tal como a heráldica resume o destino de uma família”<sup>148</sup>.

Assim, pode-se identificar na idéia de fragmento, outras centralidades, que, através dos seus espaços e edificações, reúnem a essência do conjunto, composto de permanências e de sobreposições de diversos estratos que moldaram sua história e o processo de produção humana, expresso nas manifestações formais reveladoras de uma identidade própria.

Os estratos são, na verdade, resultados das atividades de gerações que agiram sobre o espaço, modificando-o e tornando-o um produto cada vez mais distante do meio natural. Assim, constitui-se em uma criação humana, um produto social não existente *a priori*, criado e transformado à medida que a sociedade se desenvolve.<sup>149</sup>

Retomando a idéia de lugar, no que tange às questões relativas à antropologia urbana, Magnani usa as expressões “pedaço”, “mancha” e “circuito”,

---

<sup>146</sup> MONDIN, 1987, op.cit., p. 140.

<sup>147</sup> ROWE, 1998, op.cit.

<sup>148</sup> LE GOFF, Jaques. **Por amor à cidades**. São Paulo: Fundação Ed. Da UNESP, 1998, p. 153.

<sup>149</sup> CARLOS, Ana Fani. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992, p. 31.

para distinguir categorias no âmbito das diversas escalas urbanas. Assim, “pedaço” identifica o espaço demarcado e transformado em ponto de referência e de distinção de determinado grupo, no qual “se tece a trama do cotidiano”.<sup>150</sup> Na lógica das ações do dia-a-dia, as ruas assumem importante papel entre as diversas formas de ocupação do lugar, pois:

(...)servem como referenciais definidores dos limites de um determinado território. São também unidades de alto significado para quem sabe reconhecê-las. Estruturam um continente, mapeiam e organizam o seu conteúdo. Sustentam uma contradição, ao evocarem um modo de vida para o qual funcionam como emblema e rótulo(...).Uma rua é um universo de múltiplos eventos e relações.<sup>151</sup>

Certeau interpreta os significados do lugar através da análise das práticas do cotidiano. Para o autor, estas práticas podem ser registradas segundo os “comportamentos”, visíveis no espaço social da rua, ou os “benefícios simbólicos”, que se espera obter pela maneira de “se portar” no espaço do bairro, lugar onde as manifestações de “engajamento” social são mais visíveis.<sup>152</sup> Assim, bairro é:

(...)um domínio do ambiente social, pois ele constitui para o usuário uma parcela conhecida do espaço urbano na qual, positiva ou negativamente, ele se sente reconhecido. Pode-se então apreender o bairro como esta porção do espaço público em geral (anônimo, de todo o mundo) em que se insinua pouco a pouco um espaço privado particularizado pelo fato do uso quase cotidiano desse espaço.<sup>153</sup>

Reconhecendo as inúmeras dimensões envolvidas na definição de bairro e sua complexidade enquanto prática cultural, o autor configura seu espaço no :

(...)domínio onde a relação espaço/tempo é a mais favorável para um usuário que deseja deslocar-se por ele a pé saindo de casa. Por conseguinte, é o pedaço de cidade atravessado por um limite distinguindo o espaço privado do espaço público: é o que resulta de uma caminhada, da sucessão de passos numa calçada,pouco a pouco significada pelo seu vínculo orgânico com a residência (...).O bairro constitui o termo médio de uma dialética existencial entre o dentro e o fora.<sup>154</sup>

---

<sup>150</sup>MAGNANI, José Guilherme Cantor. “Quando o campo é a cidade. Fazendo antropologia na metrópole.” In: MAGNANI, J.G. & TORRES, L.(org.). **Na Metrópole**. São Paulo: EDUSP, 1996, p.32.

<sup>151</sup> VOGEL, Arno et Alii. **Quando a rua vira casa**. Rio de Janeiro: FINEP/IBAM, 1982, p.23,24.

Sobre a casa e a rua como Antíteses nos domínios do social, ver: DA MATTA, Roberto. **A casa e a rua**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

<sup>152</sup>CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:2. Morar, Acozinhar**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994, p.38,39.

<sup>153</sup> Ibid, p.40

<sup>154</sup> Ibid, p 41,42.

Algumas vezes a dimensão do bairro pode englobar a totalidade da vila, ou da própria cidade. Tendo em vista a necessidade de ordenamento de vastos territórios urbanos, a forma da cidade é compreendida através da sucessão e estruturação de formas de dimensões setoriais, isto é, os elementos morfológicos organizados em sequência.<sup>155</sup>

Por outro lado, atualmente, em face da ameaça ambiental para a ecologia do planeta, representada pelas grandes cidades, arquitetos e urbanistas vêm positivamente a idéia de crescimento e expansão baseada no “padrão policêntrico” e no fortalecimento de núcleos de vizinhanças mais compactos e sustentáveis.<sup>156</sup> Neste sentido, Rogers considera a habitação uma das chaves para a consolidação de diversos bairros de Londres. Sugere como forma de recuperação de regiões abandonadas da cidade e seu crescimento sustentável, a criação de comunidades de “áreas densas, compactas e multifuncionais em torno de núcleos de transporte público”.<sup>157</sup>

Mudanças nos modos de vida das sociedades e a maior mobilidade advinda dos meios de transporte, especialmente do automóvel, incentivaram grandes expansões urbanas e a viabilidade de um padrão baseado na segregação de usos.

Um conceito radicalmente diferente do atual modelo dominante - o de desenvolvimento monofuncional, onde a cidade é dividida em zonas - é a idéia de cidade compacta que inclui sobreposição e complexidade, ou seja, “uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e onde as comunidades são concentradas em torno das unidades de vizinhança.”<sup>158</sup>

Contribuições como a de Rogers para cidades mais sustentáveis levam em consideração a redução no uso do automóvel - “o principal responsável pela deterioração da coesa estrutura social da cidade”<sup>159</sup> - a diminuição de percursos

---

<sup>155</sup>LAMAS, José M.R.G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian-Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, p.74,76.

<sup>156</sup> ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008, p.113.

<sup>157</sup> Ibid, p.118.

<sup>158</sup> Ibid, p.33.

<sup>159</sup> Ibid, p.35.

para atividades básicas do cotidiano e da energia em geral. Neste caso, são vistas positivamente as iniciativas que prevêm núcleos mais compactos com tipologias de uso misto( residência, escritórios, lojas e outras funções) propiciando um maior aproveitamento energético e estimulando uma maior vitalidade urbana.

Nos últimos anos, algumas ações têm procurado aumentar a vitalidade de determinadas áreas e o sentimento de comunidade, através do incentivo à diversidade funcional; do mesmo modo, estratégias visando melhorar as condições físicas e ambientais, o comércio de rua e o estímulo a serviços que propiciem sustento de uma população, ou seja, muitas das vivências já praticadas antigamente em bairros das cidades.

Assim, a busca de subsídios da natureza morfológica e funcional da área em questão são fundamentais para o entendimento da sua formação, estruturação e produção dos seus espaços. Como será visto a seguir, a disposição retilínea que obedece o modelo de traçado xadrez, mas alternando quarteirões de dimensões maiores e menores, foi o substrato para a construção de um miscigenado repertório de formas e usos que representaram a efetiva realização das exigências daquela comunidade.

### 3.2 CHÁCARAS E LOTEAMENTOS

A primeira planta de Porto Alegre, elaborada pelo capitão Montanha em **1772**, mostra que, fora dos limites da península central, haviam quatro acessos, os então denominados caminhos: da Azenha, do Meio, do Passo da Areia e o Caminho Novo, que, margeando o Guaíba, era o único que não terminava no portão(ainda inexistente, nesta época) que veio a se tornar a entrada da cidade. Como se sabe, durante muito tempo o Caminho Novo funcionou como elo de ligação entre a região central, as chácaras situadas à beira do Guaíba e a Várzea do Gravataí. Alterações significativas na sua estrutura, começaram a se intensificar com a chegada dos colonos alemães em 1824 e o conseqüente surgimento das primeiras aglomerações que gradativamente deram origem ao arraial de Navegantes.

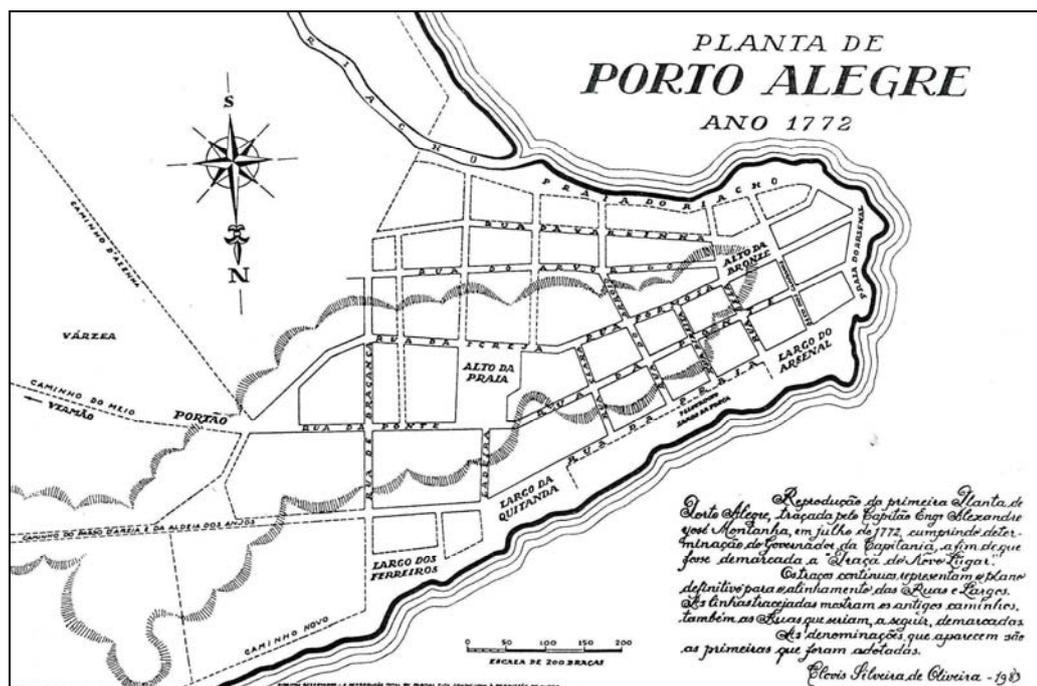


Figura 15 - Planta de Porto Alegre (1772) reproduzida por Clovis Silveira de Oliveira.  
 Fonte: OLIVEIRA, Clovis S. de. Porto Alegre. A cidade e sua formação. Porto Alegre: Norma, 1985, p.28,29.

Posteriormente, na planta de L.P. Dias de 1839, ainda na época da Revolução Farroupilha, é possível se observar que a área do Caminho Novo ainda permanecia uma praia. Conforme levantamento espacial das famílias existentes na cidade em 1822, Franco verificou que a cidade “continha-se entre a Rua da Praia e a foz do Riacho, entre a Santa Casa em construção e a Praia do Arsenal”. A partir de 1840, com o cessar do sítio dos Farroupilhas, novos arruamentos começaram a ser definidos fora do âmbito da península central através da fixação de uma série de alinhamentos. Neste caso, a Câmara Municipal colocava em prática e definia novos rumos no tocante às conquistas dos espaços suburbanos e, ao mesmo tempo, induzia o desenvolvimento das décadas seguintes.<sup>160</sup>

<sup>160</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre, Editora da Universidade, 2000, p.55, 56,57.

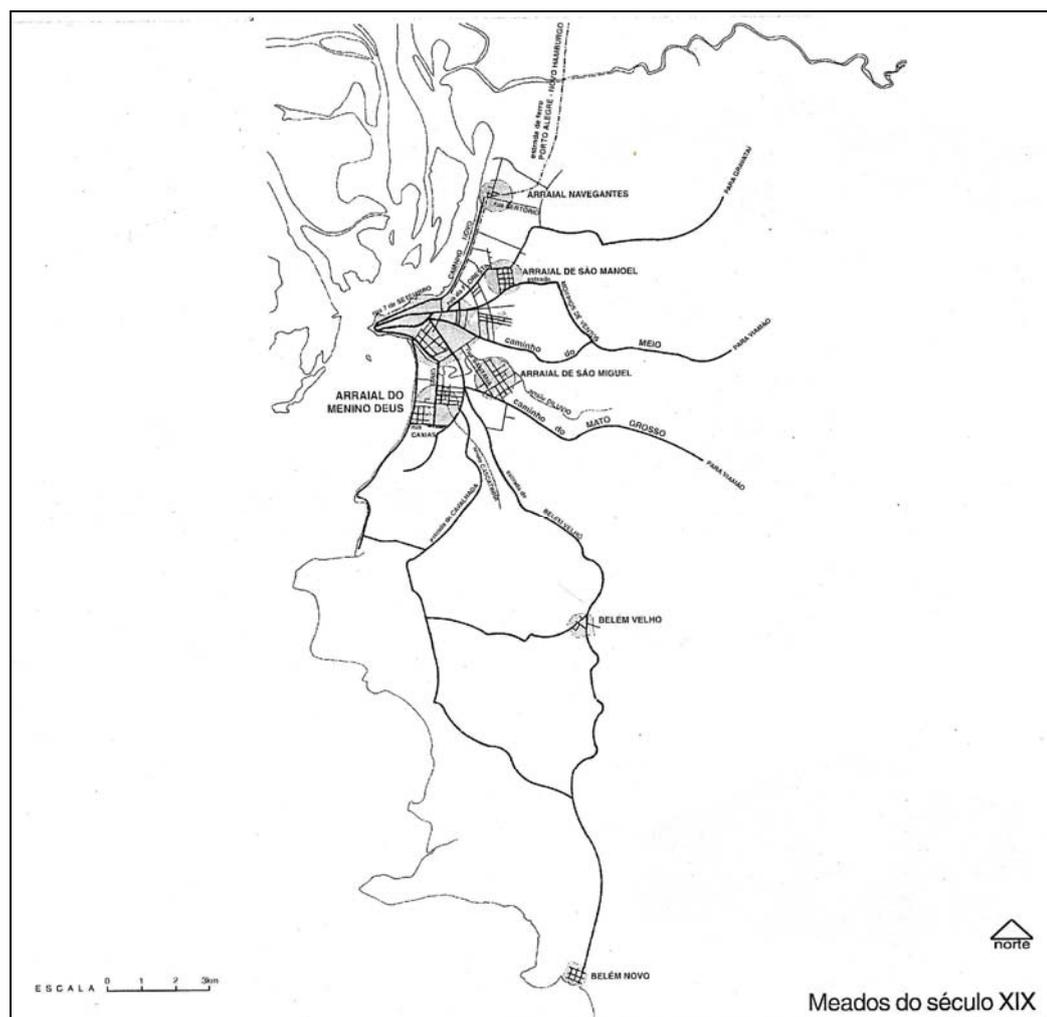


Figura 16 - Porto Alegre e seus caminhos.  
 Fonte: SOUZA & MÜLLER, op.cit., 1997, p. 74.

A expansão do sistema viário da cidade realizou-se ao longo dos antigos caminhos que posteriormente deram origem aos arraiais. Esta característica, que marcou a evolução urbana de Porto Alegre, já mostrava evidências na planta de **1888**, do engenheiro João Cândido Jacques que, com o advento do transporte coletivo de tração animal para os bairros Menino Deus, Partenon e o próprio Navegantes, acrescentou considerável área edificada às periferias dos arrabaldes da capital. Nesta época, a população urbana estimada era de 35 912 pessoas habitando em 5 371 prédios.<sup>161</sup>

<sup>161</sup> FRANCO, op. cit., 2000, p. 58, 60. Franco considera que esta estimativa dos prédios tenha ficado pouco aquém da realidade, já que em 1892, a Intendência reconheceu a existência de 7 749 prédios. Neste caso, o autor faz uma estimativa de 46 500 habitantes. Ibid, p. 60



Figura 17 - Planta de Porto Alegre, de 1888, por João Cândido Jacques.  
Fonte: Mapoteca da Prefeitura Municipal de Porto Alegre(SMOV).

Focalizando a área em estudo, percebe-se o traçado de três importantes vias que foram as mais antigas do bairro: Sertório, São Pedro e Parque. Das três, a São Pedro é a que tem origem mais remota, sendo que foi em 1853 que a câmara aprovou a sua abertura. Denominada estrada de São Pedro e situada entre as chácaras do desembargador Pedro Chaves e Antônio José Rodrigues Ferreira, conectava o Caminho Novo à Estrada do Ilhéu, atual Benjamin Constant.<sup>162</sup>

No antigo Caminho Novo, por sua proximidade com o Guaíba e facilidades junto aos transportes fluvial e ferroviário, desenvolveram-se intenso comércio e uma diversidade de instalações fabris, tornando-se um dos eixos mais valorizados da cidade. Com a influência da imigração, houve uma progressiva densificação ao longo do Caminho Novo e das instalações portuárias, direcionando o crescimento da cidade para o seu lado norte e consolidando a sua vocação de entreposto comercial e industrial da cidade. Neste sentido é indiciária a planta da cidade de **1896** de Alexandre Ahrons, onde já aparecem alterações na paisagem bucólica das

---

<sup>162</sup> FRANCO, op. cit, 1992, p.380.

Segundo o autor, dados da Estatística Predial de 1892, acusavam a existência de somente 8 prédios na São Pedro e de 19 na Sertório. Já no caso da rua do Parque, “parece ter tido um rápido progresso”, já que os mesmos dados lhe atribuem 92 prédios térreos e bondes de tração animal desde 1896. Foi aberta por Eduardo de Azevedo e Souza Filho, proprietário daquela área. Ibid, p.312.

chácaras: o traçado das ruas, oriundas do loteamento da Cia. Territorial Porto Alegrense, as linhas de bondes, a Estrada de Ferro que ligava a capital à Novo Hamburgo e o local do prado Navegantes, importante espaço de lazer da cidade na época.<sup>163</sup> A implantação da estrada de ferro e o fato do bairro tornar-se, a partir de 1890, a sede de diversas indústrias,<sup>164</sup> foram sem dúvida, fatores preponderantes que impulsionaram seu desenvolvimento.

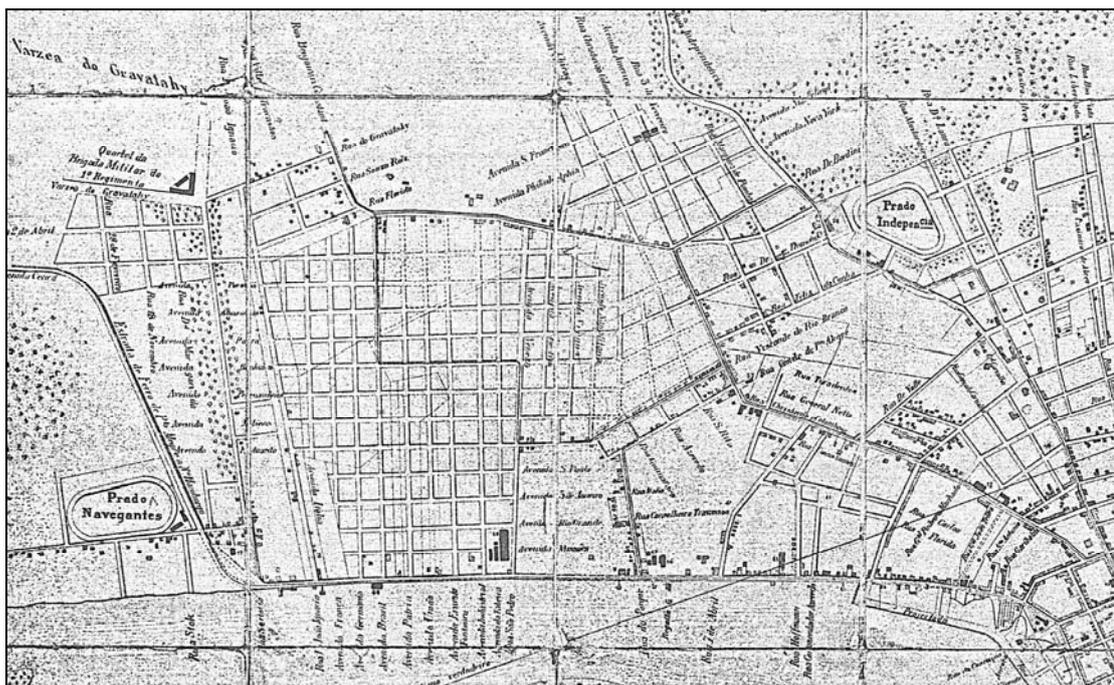


Figura 18 - Planta parcial de Porto Alegre, de 1896, por Alexandre Ahrons, mostrando a área do 4º Distrito.

Fonte: Mapoteca da Prefeitura Municipal de Porto Alegre(SMOV).

Efetivamente, o arrabalde de Navegantes teve um grande impulso na década de 1870, quando Dona Margarida Teixeira de Paiva, entre outros proprietários de chácaras fronteiras ao Caminho Novo, doaram terrenos, a fim de viabilizar a comunicação da estrada de Gravataí com o Caminho Novo, dando origem a então rua Sertório e a rua São José(atual Frederico Mentz). Em 1875, ela

<sup>163</sup> Em 1888 foi construída uma linha de bonde que circulava pela Voluntários até a Praça Navegantes, sendo desde então explorada pela Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense, cujo diretor era o tenente-coronel Manoel Py.

A formalização do contrato para construção da Estrada de Ferro é de 1869 sendo que as obras iniciaram em 1870. Em 1874 foi inaugurado o primeiro trecho que ligava à São Leopoldo e em 1875 até Novo Hamburgo.

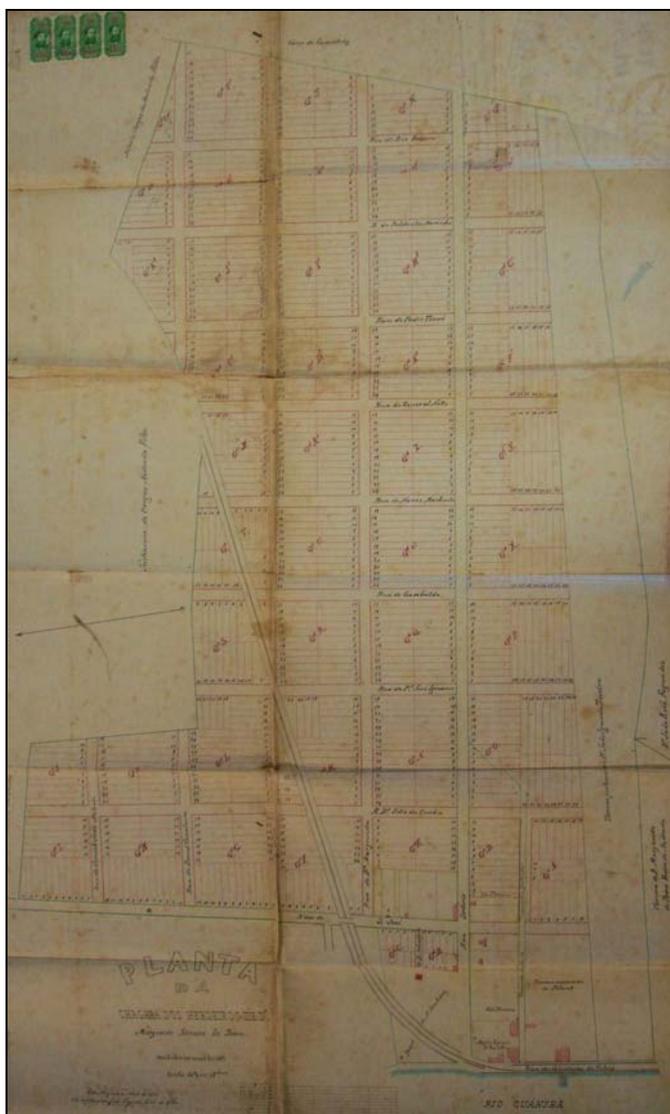
O Prado Navegantes foi inaugurado em 1891.

FRANCO,op.cit.,1992,p.289-90.

<sup>164</sup> Ibid, p.290.

doou outro terreno para a construção do templo em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes e da praça fronteira a ele, vindo a falecer no ano seguinte.<sup>165</sup>

Posteriormente, em 1877 os herdeiros de Dona Margarida lotearam as terras da antiga chácara, aproveitando a valorização daquelas áreas, acarretada pela construção da estrada de ferro e da abertura dos novos eixos. Na planta deste loteamento, percebe-se o traçado de quarteirões regulares e as dimensões mais largas das duas vias perpendiculares entre si, a Sertório e a São José, que configuram o entorno da Praça de Nossa Senhora, e nas proximidades, uma rua denominada Dona Margarida, certamente para homenagear a antiga proprietária.



<sup>165</sup> Ibid, p.261,289,290.

Dona Margarida morreu no ano seguinte, em 21 de dezembro de 1876.

Figura 19 - Planta da Chácara dos herdeiros de Dona Margarida Teixeira de Paiva, de 1877.

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho, Porto Alegre.

No entanto, percebe-se através da leitura da planta de 1896, que, com exceção do entorno da Praça Navegantes, diversas quadras e ruas projetadas neste loteamento não foram efetivamente implantadas, permanecendo, durante anos, com vários resquícios de áreas rurais.

Contíguo ao loteamento de Dona Margarida, foi implantado, em 1895, o loteamento da Cia. Territorial Porto Alegrense, que abrangeu uma grande área do 4º. Distrito.

Curiosamente, também se verifica a existência de uma planta desta área, encaminhada ao município por Antônio Carlos Brandão, datada de 1892, e portanto anterior ao loteamento da Cia. Territorial, onde esboçam-se algumas vias que até hoje permanecem no bairro. Além das ruas Sertório, São Pedro e Parque, que já constavam da planta de 1888, aparecem a Germânia (Cairú), Brasil e Polônia. Ao lado de quarteirões com traçado xadrez, relativamente pequenos, alternam-se áreas de dimensões maiores, pertencentes a proprietários identificados na planta e algumas vias com traçados interrompidos. Chama a atenção a rua Conde de Porto Alegre<sup>166</sup>, então, uma solitária via que cortava ao meio as chácaras situadas entre a Voluntários da Pátria e a Rua da Floresta (atual Cristóvão Colombo), bem na altura de seu cotovelo e tendo como ponto focal a capela, que, posteriormente, tornou-se a atual Igreja São Pedro. Como não foi possível obter-se maiores dados sobre este empreendimento e levando-se em consideração o fato de que a delimitação da sua área é coincidente a do loteamento da Companhia Territorial, pode-se pressupor que tenha sido uma outra iniciativa de parcelamento de antigas chácaras.

---

<sup>166</sup> Segundo Franco, a Rua Conde de Porto Alegre, foi doada ao município, em 1884 por Eduardo de Azevedo e Souza Filho, ligando a rua do Parque com a Cristóvão Colombo. FRANCO, op.cit. 1992, p.123.

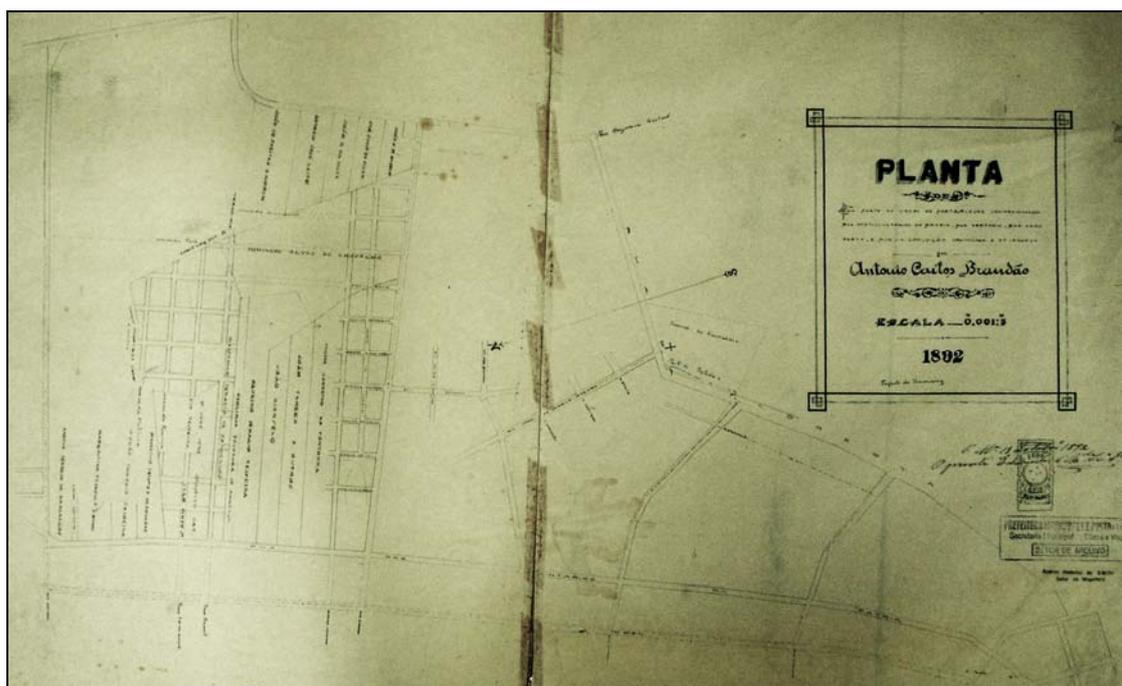


Figura 20 - Planta de loteamento de Antonio Carlos Brandão, de 1892.  
Fonte: Faculdade de Arquitetura da UFRGS (GEDURB).

O mencionado loteamento da Companhia Territorial Porto Alegrense, realizado, aproximadamente, em 1895 através do desmembramento de antigas chácaras, foi empreendido em terras situadas entre as atuais Benjamin Constant, Voluntários da Pátria, Dr. João Inácio e Avenida São Pedro.<sup>167</sup>

<sup>167</sup> Neste sentido ver: FRANCO, op. cit. 1992, p.290

Fortini fez um levantamento de todos os então proprietários, conforme identificação da planta geral do loteamento: João Inácio de Barcelos, dr. João Ignácio Teixeira, Margarida Teixeira de Paiva, Joaquim Caetano Jr., Waldemar Ignácio de Barcelos, Deolinda Teixeira de Andrade, Paulino Ignácio Teixeira, João Tanger, João Birnfeld, Ernesto Carneiro da Fontoura, comendador Francisco da Silva Lisboa, herdeiros de José Pinto Gomes, João de Freitas Amorin, Antônio José Leite, João B. da Silva, José Aloy da Silva, João B. de Andrade e Domingos Alves de Carvalho. FORTINI, Archymedes. **Porto Alegre através dos tempos**. Porto Alegre: Divisão de Cultura, 1962, p.117.



Figura 21 - Planta de uma parte do loteamento da Companhia Territorial Porto Alegrense, com a discriminação de diversos terrenos, com data estimada de 1895. Fonte: Faculdade de Arquitetura da UFRGS (GEDURB). Redesenho elaborado a partir do projeto original, por Aline Cicconeto de Oliveira.

De um modo geral, os loteamentos efetuados pelas companhias no final do século XIX, eram extremamente singelos, já que o setor público não exigia obras de infraestrutura urbana, como redes de água, esgoto e luz. As restrições ficavam por conta da obrigatoriedade da construção de imóveis voltados para os logradouros, que, por sua vez, eram doados para servidão pública. Desta forma, as ruas eram muito precárias por não possuírem calçamento e nem escoamento de águas servidas. Na ausência de maiores exigências por parte da municipalidade, os incorporadores das companhias e os grandes proprietários, como Manoel Py,

Antônio Chaves Barcelos e Possidônio da Cunha Júnior, reservavam para si as quadras e lotes adjacentes às vias de melhor acessibilidade.<sup>168</sup>

Alguns registros de Mondin nos dão uma idéia dos primórdios do loteamento:

Os mais velhos contavam-nos, quando éramos crianças como haviam sido abertas e traçadas as ruas do bairro, obedecendo à simetria e regularidade métrica. O acesso à área fazia-se por onde viria a chamar-se a rua do Parque ou, vadeando-se o Guaíba, pelo que seria o Caminho Novo, entrando-se pela mata que seria depois a Praça dos Navegantes. O 4º. Distrito era coberto de mata, espessa e exuberante, da qual, ainda na década de 1920, existiam manchas, mesmo no centro do seu território.<sup>169</sup>

Percebe-se, através da planta do loteamento da Companhia Territorial, que a “mataria”, referida no texto de Mondin, corresponde à porção de terra entre a chácara de Dona Margarida e o loteamento da Companhia Territorial. A planta elaborada por Alexandre Ahrons em 1916, mostra a região de características rurais, adjacente à estrada de ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo, bem como o Prado Navegantes<sup>170</sup>, onde futuramente se instalariam as fábricas Renner, e o traçado regular das ruas, implantadas pela Cia. Territorial.

---

<sup>168</sup> STROHAECKER, Tânia. **O mercado de terras de Porto Alegre(1900-1925):o caso da Companhia Predial e Agrícola.** Belo Horizonte, 1993. Trabalho apresentado em sessão temática do Encontro Nacional da ANPUR, p.11,13.

Segundo a autora, a fim de permitir o trânsito de veículos e de pessoas, algumas ruas possuíam aterro e um pequeno recobrimento no seu leito, que com o tempo dava lugar a lama e aos buracos.

<sup>169</sup> MONDIN, op.cit., 1987, p.17.

<sup>170</sup> Neste sentido ver: MATTAR, 2001, op.cit, p.270.

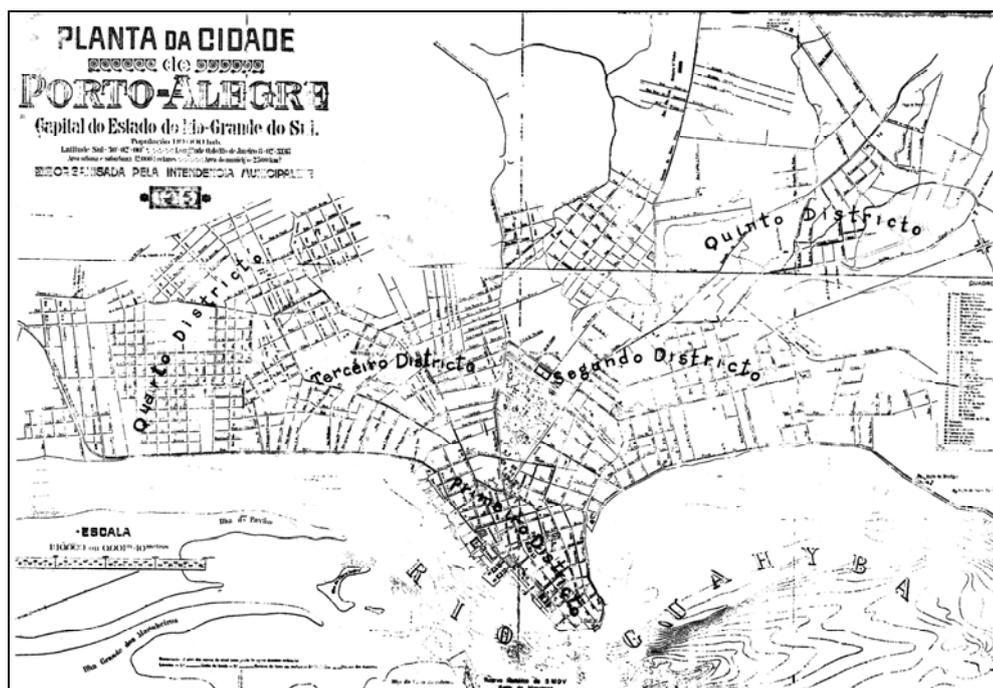


Figura 22 - Planta da cidade de Porto Alegre, por Alexandre Ahrons, em 1916.  
Fonte: Mapoteca da Prefeitura Municipal de Porto Alegre(SMOV).

Quanto à atuação das Companhias Imobiliárias, é importante lembrar que, na segunda metade do século XIX, a situação econômica se tornava favorável para Porto Alegre em função da decadência da produção do charque e do incremento da comercialização com as colônias alemãs. Este fator positivo contribuiu, de certa forma, para a evolução urbana da capital e para a introdução de melhorias nos equipamentos e serviços: abastecimento de água(1876), serviços telefônicos(1886), bondes de tração animal(1873), iluminação a gás(1874), entre outros. Acarretou, também, a necessidade de mais espaço físico e instalação de equipamentos, vias e valorização da área portuária.<sup>171</sup>

Neste contexto otimista passaram a atuar as companhias imobiliárias, através de alianças entre grandes capitalistas da cidade, com o intuito de explorar alguns serviços públicos, como transporte coletivo e infraestrutura, bem como a promoção fundiária.<sup>172</sup> Já no final do século XIX, a sociedade de Porto Alegre estava

<sup>171</sup> Alguns autores vinculam o avanço das margens a estes fatores : MACEDO,1968,op.cit.p.93 ; a este respeito ver também:ESCOSTEGUY,1993,op. cit.

<sup>172</sup> No final do século XIX, grandes capitalistas aplicaram recursos disponíveis em atividades lucrativas como: indústrias, companhias ligadas à infraestrutura, serviços públicos,transportes,promoção fundiária,companhias de seguro e financeiras.

mobilizada para resolver o problema da habitação. A iniciativa privada, movida por um discurso assistencialista, começava a pensar em propostas de habitação barata. Influenciados pelos exemplos da Europa, surgiram as alternativas das Companhias, que empregavam capitais nas áreas de expansão da cidade.<sup>173</sup>

A Companhia Territorial Porto Alegreense foi fundada em 15 de setembro de 1892 e operou principalmente na zona norte da cidade. Tinha como incorporadores o tenente-coronel Manoel Py, comendador Antonio Chaves Barcellos, o proprietário Eduardo de Azevedo Souza Filho e o empresário José Luiz Moura de Azevedo. Neste caso, os quatro incorporadores eram grandes proprietários fundiários e possuíam terras na zona norte.<sup>174</sup>

No entanto, a partir de 1898, essa empresa começou a sofrer grandes prejuízos devido à crise econômica nacional. Nesta época, também existiam na cidade mais três companhias deste gênero: a Territorial Rio Grandense, a Rural e Colonizadora, e a Predial e Agrícola. Esta última, fundada em 1897 e atuando em todo o estado, foi a única que conseguiu sobreviver aos difíceis anos do início do século. Assim, em 1902, acabou incorporando o capital social da Companhia Territorial Porto Alegreense e da Rural e Colonizadora e praticamente monopolizou o mercado de terras de então, especialmente nos bairros da zona norte da capital.<sup>175</sup>

A Companhia Agrícola tinha como incorporadores Eduardo de Azevedo Souza Filho, José Luiz Moura de Azevedo, Manoel Py e seu genro Possidônio Mancio da Cunha Júnior. Manoel Py, também era acionista majoritário das Cia. Carris Porto Alegreense, Hidráulica Porto Alegreense, Fiação e Tecidos Porto Alegreense, Gráfica Porto Alegreense, Banco Comercial Franco-Brasileiro, e político. Moura Azevedo era presidente da Cia. Hidráulica Porto Alegreense, diretor do Banco Nacional do comércio e da Cia. Carris Porto Alegreense. Entre seus acionistas existiam pessoas físicas e jurídicas. Assim, pela análise das atividades dos seus principais

---

STROHAECKER, Tânia Marques. **Atuação das Companhias de Loteamento em Porto Alegre no final do século XIX**. Porto Alegre, 1992. Publicações GEDAB, PROPUR/UFRGS, p.6.

<sup>173</sup> Neste sentido ver: BITTENCOURT, 1996, op. cit., p.713,714.

<sup>174</sup> Antonio Chaves Barcellos e Manoel Py, entre outros nomes importantes, eram acionistas da Companhia Força e Luz Porto Alegreense S.A. (1906), cujo diretor-presidente era Possidônio Mancio da Cunha Junior, também ligado a investimentos fundiários. STROHAECKER, op. cit., 1993, p. 3.

<sup>175</sup> STROHAECKER, op.cit., 1992, p.8, '9.

empreendedores, verifica-se que acumulavam diversas funções que, por sua vez, permeavam diversos setores da economia da cidade.<sup>176</sup>

Certamente, um dos condicionantes importantes para viabilizar os empreendimentos imobiliários planejados por essas companhias eram as facilidades de comunicação entre o centro e os loteamentos, através do criterioso estudo de implantação das linhas de transportes coletivos. É sabido que desde 1874 operava na cidade os serviços de bonde movidos a tração animal, pela Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense e, a partir de 1893, também pela Companhia Carris Urbanos. No início do século XX, as duas se fundiram, originando a Companhia Força e Luz que, firmando contrato com o governo de Montauray, instalaram os serviços de tração elétrica nos bondes, com a implantação de 10 linhas e 37 carros. Em 1908 iniciou-se o tráfego provisório.<sup>177</sup>

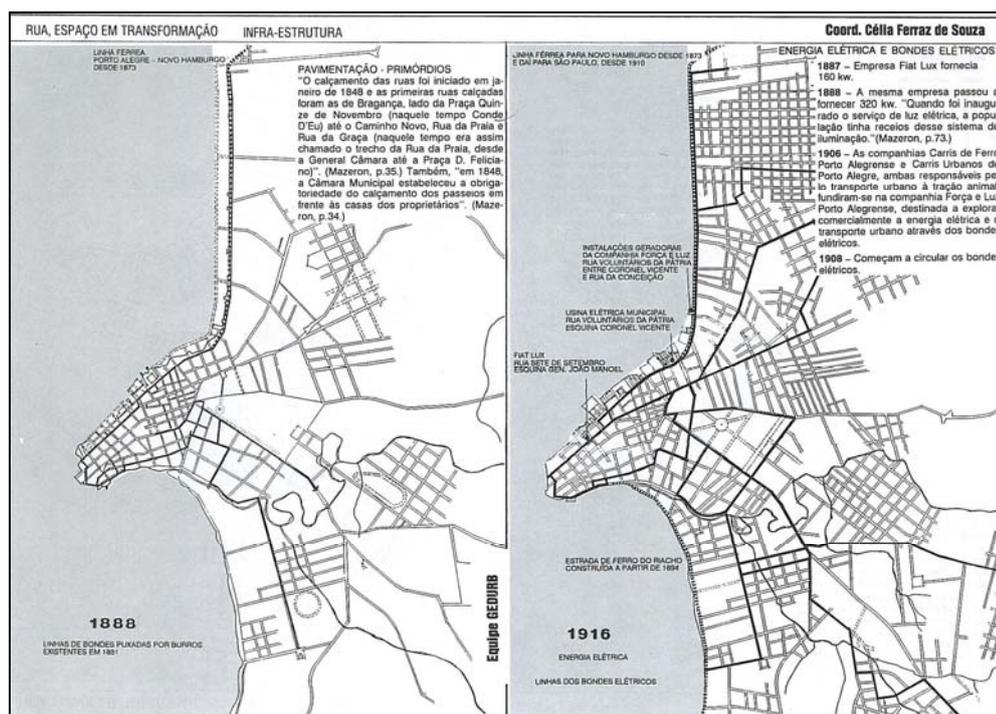


Figura 23 - Linhas de bondes puxados a tração animal existentes em 1888 e linhas de bondes elétricos e energia elétrica em 1916, elaborado pela equipe do GEDURB, sob a coordenação da professora Célia Ferraz de Souza.

Fonte: PESAVENTO, 1996,op.cit.,p.62.

<sup>176</sup> STROHAECKER,op.cit.,1992,p. 8,12.

<sup>177</sup> FRANCO,op. cit.,1992,p.412,413.



terra, à acessibilidade, ao transporte urbano e às condições naturais ou produzidas, que tendem a valorizar de formas diferenciadas certas áreas da cidade.<sup>179</sup>

Segundo Cabral, já no final do século XIX configuravam-se as bases da distribuição do uso residencial no espaço urbano de Porto Alegre, sendo o espigão da elevação central que seguiu o prolongamento da Duque de Caxias o local escolhido para as elites e no lado sul, embora não se igualando, o bairro Menino Deus.<sup>180</sup> Nesses lugares, os terrenos possuíam grandes dimensões, com incidência de maiores recuos no entorno das edificações. Já nos arrabaldes populares de Navegantes e São João, tanto os lotes, quanto as residências eram bem menores.

Strohaecker chama a atenção que houve por parte das companhias, a preocupação em criar loteamentos distintos conforme a renda. No caso das áreas sujeitas à inundações, de Navegantes-São João, os terrenos eram vendidos a longo prazo e em prestações módicas. O destino primordial era a classe operária, constituída em grande parte por imigrantes alemães, italianos e portugueses que procuravam residir próximo ao trabalho. Outro loteamento feito pela mesma companhia, mas um pouco mais distante, foi em áreas alagadiças junto à Várzea do Gravataí, então fora dos limites urbanos. Seus lotes possuíam dimensões de 12X55m e foram adquiridos, na sua maioria, por imigrantes ou descendentes de alemães.<sup>181</sup>

Cabe aqui lembrar que o território do 4º. Distrito sempre esteve ligado às comunicações da capital com o interior e outros estados, através dos meios fluviais e ferroviários ali instalados. Apesar de muitos moradores “confinarem” suas vidas aos limites do bairro, Mondin lembra que era muito fácil viajar:

Para as pequenas viagens de então, se de trem, ali estava a estação dos Navegantes; se de barco, para demandar lugarejos descansando às margens dos rios tributários do Guaíba, bastava tomar uma embarcação qualquer nos trapiches do Caminho Novo. Quando tudo evoluiu e o avião

---

<sup>179</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989, p.23.

<sup>180</sup> CABRAL, Gilberto Flores. **Distribuição espacial dos usos residenciais do solo-o caso de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1982. Dissertação de mestrado, PROPUR-UFRGS, p.143.

<sup>181</sup> STROHAECKER, op. cit., 1992, p. 13

veio dinamizar os transportes, foi no 4º. Distrito que instalaram o aeroporto.<sup>182</sup>

No entanto, esta forte vocação não se refletia no âmbito do seu próprio território. O traçado xadrez que deu origem ao loteamento, com ruas regulares projetadas com 17,60 metros (com exceção da avenida São Pedro de 22 metros de largura) não previa suas ligações futuras com outros bairros e cidades próximas.

Neste sentido, em 1925, o engenheiro Benno Hoffmann escreveu um texto sobre o arruamento das cidades, pondo em discussão três possibilidades de tratar a questão. Hoffmann mostra sua discordância com os loteamentos de arruamento do tipo retangular, como os do distrito industrial, onde as ruas se cortam em ângulo reto e são paralelas entre si, como um “tabuleiro de xadrez”:

É este o typo que mais vantajosamente se deixa aproveitar para as construções, pela parcellagem dos seus quarteirões. Não satisfaz porém de todo as exigências de um rápido acesso a todos os pontos da cidade(...). Um bairro assim construído apresentará sempre um aspecto uniforme e monótono, pouco esthetico.<sup>183</sup>

Posteriormente, já no início do governo de Loureiro da Silva, o Plano de Urbanização da cidade, coordenado pelos engenheiros Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, tentando encontrar soluções para qualificar e solucionar os diversos problemas dos bairros industriais da capital, reconheceu a necessidade da construção de uma grande radial na área, a avenida Farrapos. Esta via já havia sido prevista por Moreira Maciel no “Plano Geral de Melhoramentos” de 1914, na gestão de José Montauray, planejando estabelecer ligações do centro com as periferias através de radiais.<sup>184</sup>

Já no final da década de 1930, a implantação da nova avenida, de 40,00 metros de largura, deveria incorporar no seu traçado a então avenida Minas Gerais e o reconhecimento de que esta era a opção mais adequada, por situar-se “no centro

---

<sup>182</sup> MONDIN, Op.cit., 1987, p.18.

<sup>183</sup> HOFFMANN, Benno. Notas sobre o arruamento das cidades. **EGATEA**. Porto Alegre, vol. X, jan/fev 1925, p. 3,4.

<sup>184</sup> Neste sentido ver: SOUZA, Célia Ferraz de. **O Plano Geral de melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências**. São Paulo, 2004. Tese de doutorado, FAU-USP. Este foi o “primeiro plano de urbanismo da cidade” que regularizando vias públicas através de prolongamentos e alargamentos, procurava ligar o centro histórico com a periferia. A avenida Farrapos funcionaria como uma radial em direção a Navegantes e na ocasião, não se localizava no atual lugar, junto à avenida Minas Gerais. Ibid, p.52,132.

do bairro operário e por ser ela a mais abandonada e portanto de construções mais desvalorizadas”. Através dela, pretendiam racionalizar o tráfego e melhorar as ligações destes bairros com a cidade e, por sua vez, com outros municípios, outrora efetuadas principalmente pela rua Voluntários da Pátria.<sup>185</sup>

Entretanto, apesar das diversas melhorias planejadas e implantadas na área, percebe-se que o seu crescimento e desenvolvimento esteve acompanhado de uma série de ambiguidades e contrastes, que serão analisados a seguir.

---

<sup>185</sup>UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao Estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938 ,p. 72,73.

## 4 AMBÍGUO & CONTRASTANTE

### 4.1 INTRODUÇÃO

Em meados de 1960, através da publicação do livro intitulado *Complexidade e Contradição em Arquitetura*, Robert Venturi fez uma crítica ao modernismo e ao seu excessivo reducionismo no tratamento e na solução das questões da arquitetura e do urbanismo. Assim, ao buscar a pureza e a simplificação como premissas, sem reconhecer a complexidade e a contradição como condições necessárias da arquitetura, o modernismo tornou-se enfadonho, segundo o autor.<sup>186</sup>

Em contrapartida, argumentou em prol da “dualidade” de uma “arquitetura não-direta”, expressa através da evocação de muitos níveis de significados e combinações de enfoques.<sup>187</sup> Reconheceu, também, as plenas possibilidades interpretativas e a complexidade de significados inerentes ao campo artístico e literário, bem como o valor da ambiguidade como sua resultante: “relações oscilantes, complexas e contraditórias, são a fonte da ambiguidade e da tensão característica do meio de expressão arquitetônica.”<sup>188</sup>

Ao afirmar que arquitetos modernos, na sua maioria, evitavam a ambiguidade, Venturi se posicionou contra a ortodoxia dos modernistas e “reformadores” que pregavam a separação e exclusão de elementos em vez da inclusão.<sup>189</sup>

A crítica ao modernismo - “ que havia se transformado em ortodoxia artística de cumprimento obrigatório”- não era frequente naquela época, o que tornou muito atraente a alternativa de uma arquitetura mais complexa e que possibilitava uma maior liberdade ante os preceitos normativos.<sup>190</sup> De fato, discursos como o de

---

<sup>186</sup> VENTURI, Robert. **Complexidade e Contradição em Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2004, p. 1

<sup>187</sup> Ibid, p. 2.

<sup>188</sup> Ibid, p. 13.

<sup>189</sup> Ibid, p. 3.

<sup>190</sup> MONEO, Rafael. **Inquietação teórica e estratégia projetual**. São Paulo: Cosac Naify, 2008, p. 51.

Venturi ” contra a tirania ideológica da arquitetura moderna”, entre outras alternativas críticas, forçavam à reflexão e análise acerca da banalização a que os princípios das vanguardas haviam se submetido. Assim, no final dos anos 60, a teoria da arquitetura tendeu a se transformar em teoria geral da linguagem, confrontando-se os pensamentos que defendiam a “primazia da sintaxe”, com os que priorizavam os “aspectos puramente semânticos”.<sup>191</sup>

Contraopondo-se às diversas manifestações pós racionalistas, alguns autores, como Habermas, apostam que a modernidade ainda é “um projeto incompleto”. Para o filósofo, “só ela brotou do espírito das vanguardas” e, ao acreditar na continuidade de uma tradição racionalista ocidental, conclui que “foi suficientemente forte para criar modelos, isto é, se tornar clássica”.<sup>192</sup>

No entanto, sem duvidar da importância do movimento moderno para a história da arquitetura e do alcance das proposições das vanguardas das primeiras décadas do século XX, alguns arquitetos enfatizavam a necessidade de renovação e ajustes às novas realidades.<sup>193</sup> O reconhecimento do valor dos ideais que o impulsionaram e que, naquele momento histórico, se propunham a resolver os desafios e demandas daquela sociedade, não impediram críticas relativas ao seu excessivo conteúdo ideológico.<sup>194</sup>

No tocante ao planejamento das cidades, a insatisfação ante a perda de significados de determinados espaços, em consequência da excessiva preocupação com os problemas funcionais, acarretou a revisão de certos conceitos. Colquhoun reflete sobre a prioridade concedida à solução do problema da habitação social no pós-guerra, e a falta de distinção entre domínio público e privado no âmbito urbano. A principal questão que se impõe ao problema do modernismo diz respeito à “eliminação do espaço urbano perceptível, sua insistência na habitação verticalizada e a precedência que deu à circulação de automóveis.”<sup>195</sup>

---

<sup>191</sup> Ibid,p.51,52,74.

<sup>192</sup> HABERMAS, Juergen. “Arquitetura moderna e pós-moderna.” **Novos estudos CEBRAP**,no. 18, p.115-124,set.1987, p 118.

<sup>193</sup> Neste sentido ver: MONTANER, Josep Maria. **Depués Del Movimento Moderno –arquitectura de la segunda mitad del siglo XX**. Barcelona: Gustavo Gili,s/d,p.18.

<sup>194</sup> Neste sentido ver: ROWE,Colin & KOETTER,Fred, 1998,op. cit. p. 10.

<sup>195</sup> COLQUHOUN,1989,op.cit.,p.213,217.

Outros autores contestaram a síntese simplificadora e a excessiva preocupação em zonificar e distribuir os usos, nos quais, os códigos racionalistas “exageradamente estruturais e abrangentes”, pensavam dominar suas complexas variáveis:

A clareza, a ordem, a lógica, a liberdade só existiam nas intenções que, com toda a prepotência, negavam as sínteses urbanas preexistentes e pretendiam substituí-las por ordens perfeitas.<sup>196</sup>

Igualmente, Arantes sublinhou que, uma tendência característica do caráter do movimento moderno foi a busca de universalidade. Segundo a autora, o conceito chave que dominou as planificações globais traduzia-se, na prática, “numa ordenação da cidade que, por sua universalidade, deveria obedecer aos mesmos parâmetros em qualquer quadrante”.<sup>197</sup>

Sob o olhar dos referenciais das cidades modernas, contrapõe-se lugares onde a pluralidade e a diversidade de atividades identificam organizações de diferentes espacialidades destas relações, e de vivências que corresponderam ao espírito de uma época.

Uma visão mais atenta da paisagem do 4º. Distrito nas primeiras décadas do século XX evidencia grandes volumes geométricos de fábricas e altas chaminés, em contraste com baixas edificações entremeadas de uma atmosfera ainda indomável, de aspecto pastoril, como uma pintura, cujo efeito resulta em “justaposição” do que uma imagem é e do que parece ser”<sup>198</sup>.

---

<sup>196</sup> SANTOS, Nelson. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Editores, 1988, p.25.

<sup>197</sup> ARANTES, Otilia. **Urbanismo em fim de Linha**. São Paulo: EDUSP, 1998, p.103.

<sup>198</sup> VENTURI, 2004, op.cit., p.11.



Figura 25 - Porto Alegre, nas primeiras décadas do século XX.  
Fonte: PESAVENTO, Sandra Jatahy. Memória Porto Alegre: espaços e vivências. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS-PMPA, 1999, p.87.

Aliada às questões de heterogeneidade advindas de uma mistura de atividades e usos característicos do seu território, constata-se que, desde a sua origem, o distrito industrial foi permeado de contrates e ambiguidades.

De um lado, o promissor setor fabril, que já em 1906 despertou a admiração do viajante Buccelli<sup>199</sup> e que, por sua variedade, produzia as mercadorias que supriam as necessidades da população, buscando a substituição das similares importadas. O fato de que muitos descendentes de imigrantes, principalmente alemães, eram enviados para estudar no exterior, onde o processo industrial achava-se em outro estágio de evolução, contribuiu para que algumas empresas se tornassem inovadoras quanto aos artigos desenvolvidos na sua linha de produção e marcas de renome no país.<sup>200</sup> De outro lado, e junto às casas de comércio atacadista, depósitos e às indústrias, mesclavam-se modestas casas baixas, muitas geminadas ou em fita, construídas em ruas populares e carentes de adequada infraestrutura, assim como resquícios de áreas rurais e fisionomia de cidade

---

<sup>199</sup> BUCCELLI, 1906, op.cit.

<sup>200</sup> Um destes estabelecimentos foi o de Alberto Bins, que segundo Roche, fabricava um novo modelo de fogão de dupla parede, que acabou dando nome a à marca. ROCHE, 1969, op.cit., p. 532,533.

provinciana. No entanto, outras moradias entremeavam-se nesse contexto que, por suas evidentes singularidades, contrastavam com a monotonia e simplicidade das residências em fita.

Um quadro de várias etnias completava o lugar, mantendo sua diversidade através da mistura de grupos que, procuravam conviver em relativa harmonia e tolerância. As pessoas habitavam junto às atividades produtivas, já que era fundamental a relação de proximidade entre residência e trabalho, sendo que era no espaço da casa que se desenrolavam diversas esferas da vida dos moradores.



Figura 26 - Foto aérea da área, nas proximidades da Praça Pinheiro Machado, aproximadamente nos anos 50.

Fonte: Associação dos Moradores do 4º. Distrito.

A pluralidade do local, também se evidenciava nas diferentes escalas e organização das edificações. Os aspectos referentes à disciplina e ao arranjo das atividades industriais, refletiam-se na própria arquitetura, através da capacidade de iluminação e ventilação propiciada por vãos maiores, assim como, nos grandes espaços livres, que possibilitavam o melhor desenvolvimento das diversas seções fabris, como exemplifica uma descrição da fábrica de pregos Pontas de Paris, dos irmãos Gerdau:

O que logo chama a atenção é o methodo, a ordem que reina em todas as secções, não menos ainda a hygiene industrial que assegura aos operários

que ali trabalham, muito volume de ar e luz através de uma infinidade de portas e janelas do edifício da fábrica.<sup>201</sup>

Assim, contrastava com estas amplas edificações, representativas do próspero setor industrial da cidade e que, não obstante, adquiriram importância arquitetônica em função das suas características inovadoras<sup>202</sup>, as pequenas residências operárias, adjacentes aos estabelecimentos fabris, habitadas por uma população de imigrantes e de classes menos abastadas.

Inicialmente, o distrito era constituído, em grande parte, por casas térreas de madeira ou de alvenaria, embora haviam também alguns sobrados. Em certas edificações mais singelas, a peça da frente destinava-se ao uso comercial. Seguiam-se outro ambiente denominado em planta de sala ou quarto. Eram casas de peça única, quase cortiços, tão elementares que mal tinham condições de alojar uma família. Moradia e trabalho sob o mesmo teto permeavam de ambiguidades estas residências, que não eram exclusivamente “casas de morar”.

Uma outra faceta é a que retrata uma modernidade advinda do desenvolvimento e dinamismo dos negócios, alavancados através dos novos meios de transporte da época, a ferrovia, os automóveis e a própria implementação das modernas instalações do porto da cidade.<sup>203</sup> Simultaneamente, no mesmo cenário, como uma antítese, o arrabalde era povoado por carretas de boi e depois por muitas carroças puxadas a cavalos, que misturadas aos outros meios de transporte e com o aval dos inúmeros comerciantes<sup>204</sup>, permaneceram em atividade até serem substituídas pelos caminhões.

Visão semelhante teve Levi-Strauss na década de 1930 em São Paulo, onde se mesclavam elementos heterogêneos que denunciavam referências modernas,

---

<sup>201</sup> BLANCATO, Vicente. **As forças econômicas do estado do RGS no 1º. Centenário da independência do Brasil: 1822-1922.** Porto Alegre: Oficinas gráficas da livraria do Globo-Barcellos, Bertaso e cia., 1922, p.193.

<sup>202</sup> Este sentido ver: WEIMER, op.cit., 1998. MATTAR, 2001, op.cit., p.232.

<sup>203</sup> Sobre a indisciplina do trânsito que misturava carroças, trem, veículos e pessoas, nas áreas de carga e descarga da Voluntários, ver: DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Porto Alegre, 1º. De Janeiro de 1928, p.3.

<sup>204</sup> Durante muito tempo, o principal comércio atacadista da cidade, concentrava-se na Voluntários da Pátria e nas proximidades da rua Conceição, onde havia um grande número de empresas de gênero alimentício instaladas em armazéns de secos e molhados, que intermediavam a venda destes produtos.

tais como o “único e inacabado arranha-céu - o rosado Martinelli-“<sup>205</sup>, concorrendo com outros, cujas características evocavam paisagens provincianas, como a dos bairros populares do Brás e da Penha, onde:

(...)ainda subsistiam em 1935 algumas ruelas provinciais e alguns largos:praças quadradas e cobertas de ervas, rodeadas por casas baixas cobertas de telhas com pequenas janelas gradeadas, caiadas, tendo dum lado uma igreja paroquial austera, sem qualquer decoração para além da chaveta dupla que recortava um frontão barroco, na parte superior da fachada.<sup>206</sup>

Em outros trechos do seu texto, fica claro a heterogeneidade e contraste, característicos de uma cidade com diversos tempos simultâneos:

Pastagens para vacas estendem-se junto de edifícios de betão, um bairro surge como uma miragem,avenidas ladeadas por residências luxuosas são interrompidas de ambos os lados por ravinas nas quais corre, por entre bananeiras, uma torrente lamacenta que serve ao mesmo tempo de nascente e de esgoto a casebres feitos de argamassa com estrutura de bambu, os quais se pode ver a mesma população negra que no Rio, acampava no cume dos morros. As cabras correm ao longo das vertentes.<sup>207</sup>

Plantas cadastrais de Porto Alegre retratam que, até meados do século passado, existiam grandes áreas livres e vestígios rurais ao lado de espaços já consolidados, principalmente em Navegantes.

Através do primeiro aerofotogramétrico da cidade (1939-41) pode-se constatar que, junto às quadras edificadas daqueles bairros, ainda permaneciam espaços sem ocupação e áreas de cultivo e plantio. Segundo Mondin, algumas chácaras localizadas no 4º. Distrito, resistiram até aproximadamente os anos 40, como os quarteirões de proprietários de tambos de leite, na sua maioria de origem portuguesa e italiana, situados depois da rua João Inácio.<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> LEVI-STRAUSS,Claude.**Tristes Trópicos**. Lisboa: Edições 70,1986,p.92.

<sup>206</sup> Ibid,p.91

<sup>207</sup> Ibid,p. 93.

<sup>208</sup> MONDIN,1987,0p.cit.p.20.



Figura 27 - Mapa do Município de Porto Alegre, sendo prefeito o Sr. Dr. José Loureiro da Silva (1939-41). Ampliação da área do 4º Distrito.  
Fonte: Mapoteca da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (SMOV).

Esses espaços se aliam à configuração mesclada, heterogênea e plural daquele contexto, que ironicamente se estruturou sobre a rígida geometria do traçado xadrez, do loteamento que deu origem a grande parte do distrito. Como um território impuro e complexo, subverte os padrões de ordem, disciplina e organização dos referenciais modernos.



Figura 28 - Foto aérea da área na década de 1950.  
Fonte: Associação dos Moradores do 4º. Distrito.

No entanto, diversas foram as tentativas de disciplinar a área, principalmente a partir do final da década de 1930. O conjunto de obras viárias e de infra-estrutura, implementadas na gestão de Loureiro da Silva(1937-43), acarretou indiretamente importantes alterações naqueles bairros. Na época da sua construção, a avenida Farrapos foi decisiva para a consolidação da área como zona industrial da cidade, quando então, outras indústrias se instalaram em Navegantes.<sup>209</sup> A moderna artéria<sup>210</sup>, larga, bela e iluminada, implantada em meio aos antigos quarteirões do loteamento de origem, certamente contrastava com o restante do bairro.

---

<sup>209</sup> Neste sentido ver: STROHAECKER, op. cit., 1991, p.12, 106. A autora cita algumas indústrias instaladas nesta época em Navegantes: Companhia Geral de Indústrias, Fábrica de Cartonagem Linsenmayer, Fábrica de Correias Porto Alegre, Esmaltaria União, Fiação Kescher & Irmão, Fábrica de Máquinas de Costura Renner, Fábrica Nacional de Tesouras, Fábrica de Latas Renner Herrmann, Laboratório Eka e Fábrica de Sabonetes Thofern. Ibid, p.110.

<sup>210</sup> Neste sentido ver: RUSCHEL, 2004, op. cit.



Figura 29 - Foto aérea mostrando a avenida Farrapos, na década de 1950.  
Fonte: Associação dos Moradores do 4º. Distrito.

Na década de 1940, principalmente motivado pela situação econômica pós II Guerra Mundial e a política de substituições das importações, o desenvolvimento industrial passou a ser mais acelerado. Assim, igualmente foi intensificado o processo de urbanização e densificação da área, com significativa valorização das propriedades e melhoria no padrão das construções de Navegantes e demais bairros da zona norte.<sup>211</sup>

Até então, algumas questões crônicas do distrito, como a do saneamento, problema das enchentes, problemas viários e de extensão de serviços públicos, ainda permaneciam sem solução efetiva. Loureiro da Silva implementou algumas iniciativas neste sentido e relatou a situação que encontrou no início do seu mandato:

Ao assumirmos esta prefeitura, viviam na região, grandes massas operárias (cerca de 1/3 da população) em condições higiênicas bastante más. Os aspectos negativos encontrados na zona foram os seguintes:  
a- acesso às inundações pluviais anuais e às fluviais periódicas;  
b- os terrenos em sua maioria eram cobertos pelas enchentes pluviais;

---

<sup>211</sup> MÜLLER, Dóris (coord.). **Anatomia de Bairro: Navegantes para a Prefeitura Municipal de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1969. Relatório de Pesquisa, Gabinete de Planejamento Urbano e Regional/ UFRGS, p. 19.

- c- falta de esgoto cloacal e pluvial;
  - d- falta de ligações rápidas com o centro urbano
- Em suma, um plano de saneamento da região devia incluir diversos aspectos como: o problema das enchentes,o problema viário e a extensão dos serviços públicos.<sup>212</sup>

Uma das frequentes questões relatadas no texto acima, diz respeito às enchentes e ao saneamento. Apesar das persistentes inundações, nada se comparou aos graves transtornos ocasionados pela enchente 1941, que ficou marcada na memória coletiva dos moradores do 4º. Distrito.<sup>213</sup> Como sabido, a grande enchente causou danosos prejuízos para a cidade e, principalmente, para a zona norte, que, por sua condição geográfica, foi a mais atingida.



Figura 30 - Aspectos da enchente de 1936 nas ruas Voluntários da Pátria, Conceição e Parque. Fonte: UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. Contribuição ao Estudo da urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938, p.146.

<sup>212</sup>ASPECTOS GERAIS DE PORTO ALEGRE. Fortunato Pimentel (org.). Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1945, vol.1, p.47.

<sup>213</sup>Sobre a enchente de 1941 e a memória coletiva do 4º. Distrito ver: FORTES, 2004, op.cit.p.99-116. O autor comenta que a periodicidade das enchentes era rotineira no bairro, 1924, 1926, 1928 e 1936. Entretanto, a de 1941 foi a mais danosa devido as suas grandes proporções. Trabalha com as questões de memória, fazendo avaliações a partir de relatos de diversos moradores e trabalhadores que vivenciaram a dramática situação.

Entretanto, durante muito tempo o local permaneceu mantendo uma estreita relação com o Guaíba, através de uma combinação de atividades que foram a própria razão da sua existência. Esta adjacência era expressa na forma como estas atividades eram desempenhadas. Ambigualmente, se, por um lado, o território cresceu, se desenvolveu e se beneficiou junto a ele, por outro, a ameaça do avanço das águas motivava constantes preocupações entre os moradores.<sup>214</sup>

No entanto, a fim de atender às novas demandas do setor industrial e da dinâmica do seu crescimento, no final da década de 1930, algumas proposições urbanísticas da cidade tentaram resolver seus principais problemas e ordenar, disciplinar e corrigir aquele território.

#### 4.2 ORDENAÇÃO UTÓPICA

Alberto Bins administrou Porto Alegre de 1928 a 1937, potencializando transformações urbanas e consolidando as principais reformas propostas pelo Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel, elaborado em 1914, ainda na longa gestão do intendente José Montaury. Preocupado com a modernização da cidade, deu continuidade às obras de Otávio Rocha, incentivando a descentralização através da implantação de infra-estrutura necessária para o desenvolvimento de outras áreas, iniciando o saneamento de bairros como Navegantes e São João e, entre outras atitudes, reconstruindo o parque Farroupilha.

Desde a década de 20, a cidade apresentava um intenso crescimento urbano. Apesar das grandes dificuldades enfrentadas pelos moradores de diversos arrabaldes afastados do centro, os anos pós- Revolução de 1923 foram movidos por uma onda de entusiasmo, acalentadas pelas ações da nova gestão municipal, como se pode perceber neste trecho do memorialista Theodomiro Tostes:

---

<sup>214</sup> Através de depoimentos dos moradores do 4º. Distrito, Fortes identificou a dualidade da relação de proximidade dos trabalhadores/moradores com o as águas do Guaíba: era ao mesmo tempo “fonte de oportunidades e de riscos”. Ibid,p. 1100.

Se os homens mudavam de estilo, a cidade tentava mudar de aspecto. O novo Intendente Municipal abria os cofres do seu Tesouro e ali encontrava quase intacto o dinheiro que o seu antecessor tinha honestamente aferrolhado. Olhando a cidade mal traçada, mal iluminada, mal vestida, resolveu ampliá-la, revesti-la e abrir novos espaços iluminados. Mas sabendo que para construir é preciso acabar de destruir, botou abaixo ruas velhas e becos de nomes pitorescos(...). A cidade vibrava, remoçava, abria-se avenidas, viadutos, encobria de asfalto algumas ruas calçadas de pedras irregulares.<sup>215</sup>

Como sabido, a expansão de Porto Alegre nestes anos, seguiu as diretrizes das principais radiais e das linhas de bondes estabelecidas. A implantação das propostas básicas do Plano de Maciel já haviam transformado a imagem da capital, com a construção das avenidas Júlio de Castilhos, Otávio Rocha, Borges de Medeiros e viaduto Otávio Rocha. Assim, para poder enfrentar os novos desafios advindos do seu crescimento, a cidade necessitava de um planejamento mais abrangente, já que o Plano de Melhoramentos incluía essencialmente o Primeiro Distrito.

No início da gestão de Alberto Bins, o arquiteto e urbanista francês Alfred Agache foi convidado para elaborar um plano de conjunto, seguindo os modelos dos efetuados para o Rio de Janeiro e São Paulo. Sua participação também envolveu o lançamento, em 1930, das diretrizes conceituais do projeto para a realização da grande Exposição do Centenário Farroupilha<sup>216</sup> de 1935, desenvolvido posteriormente por Christiano de La Paix Gelbert, então arquiteto da prefeitura municipal.

Neste contexto progressista, os engenheiros Luiz Arthur Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, da Divisão de Cadastro da Prefeitura Municipal, produziram durante o ano de 1935, um completo levantamento cadastral e topográfico da península, para servir de base na elaboração de um plano. Conforme Abreu, a dupla desenvolveu uma série de estudos e projetos com explícita influência de Prestes Maia, no seu plano de avenidas para São Paulo, e também do urbanismo francês de Agache. Os estudos e projetos foram amplamente divulgados em 1936, com grande

---

<sup>215</sup> TOSTES, Theodomiro. **Nosso Bairro: Memórias de Theodomiro Tostes**. Porto Alegre: Fundação Paulo do Couto e Silva, 1989, p.120.

<sup>216</sup> Neste sentido ver: MACHADO, op.cit., 1990.

repercussão na cidade, através de uma “Exposição de Urbanismo”, publicações na imprensa, debates e conferências.<sup>217</sup>

Em 1937, após a exoneração de Alberto Bins(PRR), Loureiro da Silva (PRL)assumiu a prefeitura de Porto Alegre, administrando-a até 1943. Este foi um período marcado por fortes tensões políticas, devido aos acontecimentos que envolveram a instauração e posterior queda do Estado Novo, na era Getúlio Vargas. Através de uma administração dinâmica, Loureiro da Silva<sup>218</sup> logo procurou acelerar os projetos que visavam à modernização da cidade.

Assim, em 1938 o conjunto de diretrizes urbanísticas, apresentadas em 1936, foi então publicado com a denominação de "**Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**".<sup>219</sup>

Na introdução do documento os engenheiros apontam as orientações gerais de planejamento e destacam, entre as prioridades, a necessária e imediata solução para o problema do saneamento dos bairros operários de São João e Navegantes, incluindo também a defesa contra as enchentes, rede de esgoto e calçamento. O texto se estrutura através de cinco partes:

Parte I- A Evolução da cidade de Porto Alegre

Parte II- As linhas gerais do Plano Diretor

Parte III-O Plano de avenidas

---

<sup>217</sup> Segundo pesquisa de Abreu, tratava-se de uma dupla heterogênea, pois Ubatuba de Faria era positivista e portanto bem conectado com as elites dirigentes da época, com especialização nas áreas de topografia, saneamento e traçado urbano. Já Edvaldo Pereira Paiva, era ligado ao marxismo e ao Partido Comunista. Formou-se em engenharia em 1935 e aproximou-se do urbanismo através dos trabalhos de Ubatuba. ABREU, Silvio Belmonte de. **Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre**. Tese de Doutorado - PROPAR/FAU, UFRGS, Porto Alegre. p.96,98,99.

<sup>218</sup> Loureiro da Silva pretendia elaborar um Plano Diretor para a cidade. Para tal, buscou a colaboração de Arnaldo Gladosch e efetuou a elaboração do levantamento aerofotogramétrico da cidade (1939-41). Dedicou-se à implantação de novas radiais, como a avenida Farrapos, abertura da atual Salgado Filho(15 de novembro) e a canalização do Riacho, entre outras obras.

<sup>219</sup> UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur e PAIVA, Edvaldo Pereira. **Contribuição ao Estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre: mimeografado (s/Ed.), 1938.

Parte IV- Os Planos de Extensão, onde a estrutura urbana proposta resulta na criação de dois bairros, o novo bairro residencial na zona sul(Praia de Belas) e o bairro industrial operário na várzea do Gravataí.

Parte V- Espaços livres

Parte VI- Parque náutico

Parte VII-O problema das enchentes

Parte VIII- Canalização do riacho

Parte IX- O problema do tráfego

No tocante ao 4º. Distrito, desperta especial interesse o amplo diagnóstico elaborado, apontando os graves problemas da área, como o das enchentes. Também, algumas previsões bem fundamentadas e soluções, como a proposição do **novo bairro operário industrial da cidade** e do **parque náutico**. O conceito do bairro operário baseia-se na criação de novas centralidades urbanas, com “vida própria”, justificadas pelos autores como uma das diretrizes do urbanismo moderno.

A fim de dar prosseguimento a estas práticas, elaboram um plano de avenidas, para tentar corrigir a excessiva centralização herdada da sua própria evolução urbana. Reconhecendo o rápido crescimento da cidade na direção da zona industrial e a necessidade de ligações mais efetivas, incentivam a abertura de novas radiais, como a avenida Farrapos, com previsão de 30 metros de largura e considerada “uma das radiais mais necessárias para o tráfego”, a continuação da Mauá e melhorias nas já existentes, como o caso da Voluntários da Pátria, que seria alargada para 25 metros.<sup>220</sup>

---

<sup>220</sup> Ibid,p.41,69,70.

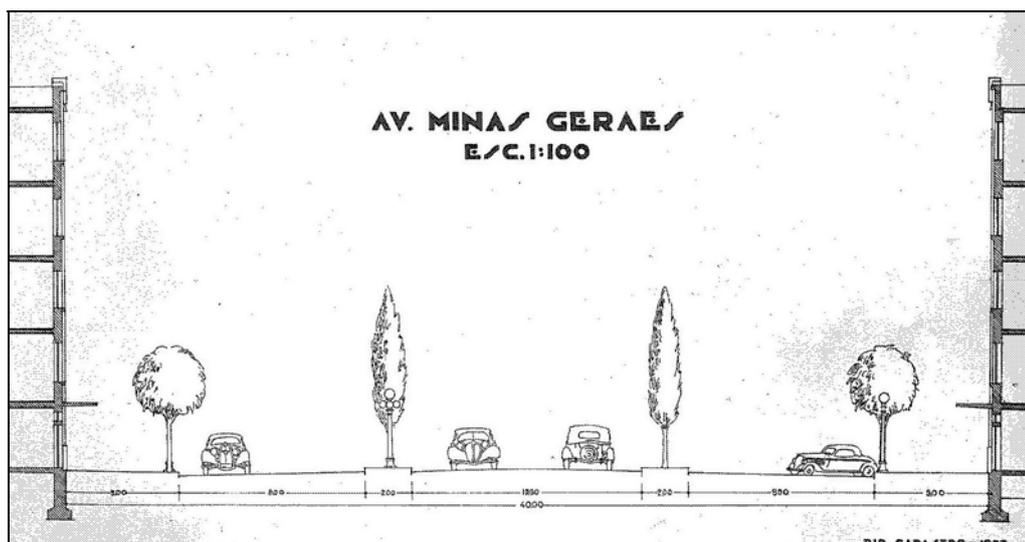


Figura 31 - Gabarito da avenida Minas Gerais.  
Fonte: UBATUBA DE FARIAS, 1938, op.cit., p.71.



Figura 32 - Trechos da avenida Minas Gerais, atingido pela abertura da Farrapos.  
Fonte: UBATUBA DE FARIAS, 1938, op.cit., p. 72,74,75.

Em um detalhado diagnóstico da evolução da cidade, identificam a importância adquirida pela indústria da capital, ocupando na ocasião o 3º. lugar no país, sendo o ramo têxtil o principal.<sup>221</sup> Pode-se perceber, através do texto, a ressonância que os atributos inerentes à industrialização representam econômica e financeiramente para a municipalidade.

Quanto ao ambiente e sua implantação, são bem vindas as condições de zona plana, baixa, servida por via férrea e de trapiches à beira do Guaíba, então os elementos representativos da modernidade e da dinâmica do setor industrial da época. Portanto, é considerado o lugar ideal para confecção, armazenagem e

<sup>221</sup> Ibid, p.25.

distribuição da produção, capaz de compensar os problemas das inundações, já que são periódicas. Desta forma, argumentam a necessidade de mais área disponível para a construção de um novo bairro industrial, através de aterro e drenagem da várzea do rio Gravataí.

A gleba escolhida para a construção do novo bairro, insere-se entre o Guaíba, o Gravataí e a linha férrea, articulando-se com o antigo loteamento industrial. São 700 ha de zona baixa e alagadiça na época das cheias, mas que, para os urbanistas, constituem “tendência flagrante e espontânea “ de localização. Assim, justifica-se o “vultoso” capital necessário ao aterro, já que a “valorização imediata dos terrenos cobrirá, vantajosamente, todas as despesas.”<sup>222</sup>

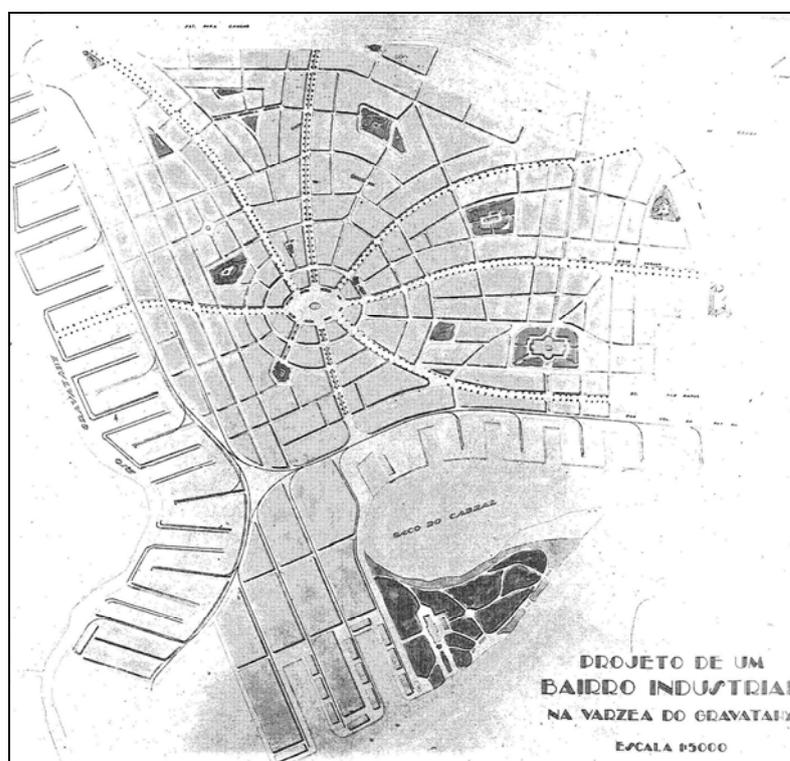


Figura 33 - Planta baixa do projeto para o Bairro Industrial na Várzea do Gravataí.  
Fonte:UBATUBA DE FARIA,1938,op.cit.,p. 119.

O projeto é subdividido em duas zonas, uma industrial e portuária e a outra residencial. Na primeira, são aproveitadas as qualidades do Guaíba e Gravataí, com cais de atracação e novas docas servidas por ramais ferroviários. A segunda, é separada pela linha férrea e subdividida em quadras de “vida própria”, com a

<sup>222</sup> Ibid,p.118.

previsão de praça, escola e comércio. No núcleo, uma grande rótula de forma elíptica é espaço de confluência das principais avenidas, centro cívico, comércio e serviços. No detalhamento do bairro, ficam claras através do desenho e do texto, as referências ao urbanismo das cidades-jardins: “as ruas arborizadas e mais estreitas, os quarteirões, alguns arborizados interiormente, formarão lugar próprio para sossego e descanso”.<sup>223</sup>

Um outro aspecto expresso no texto, revela visão ampla e esclarecida quanto às vantagens da criação de subúrbio residencial e a crença no valor da moradia própria e sua influência positiva na vida e no cotidiano dos trabalhadores:

Os lotes serão independentes. A experiência tem provado que a posse do pequeno pedaço de terra proporciona a cada indivíduo uma estabilidade mental, um equilíbrio de aspirações comedidas, assegurando ao corpo social uma paz permanente e sadia, uma fraternidade lógica e natural.<sup>224</sup>

Por outro lado, o reconhecimento, por parte da equipe, da pouca disponibilidade de espaços livres ajardinadas em bairros como Navegantes e São João, justifica a previsão de um sistema de praças distribuídas pelos quarteirões, além de um grande parque de lazer junto ao Guaíba, com bares, cassino, balneário, campos para jogos e outros atrativos. Consideram também, a necessidade de melhorar as condições das tradicionais sedes de remo, ginástica e natação, localizadas junto à rua Voluntários da Pátria, através da construção de um estádio. Outras explicações aparecem ao longo do texto reforçando esta idéia, como a de que “a população mais esportiva de Porto Alegre é indubitavelmente, a mocidade laboriosa de São João e Navegantes”, ou por constituírem “a alegria e a saúde da mocidade trabalhadora de São João e Navegantes”.<sup>225</sup>

---

<sup>223</sup> Ibid, p.120,121.

<sup>224</sup> Ibid, p.120.

<sup>225</sup> Ibid, p.120,136,137.



Figura 34 - Planta baixa do Projeto do Parque Náutico.  
 Fonte: UBATUBA DE FARIA, 1938, op.cit.p.138,140.

A área escolhida para o parque esportivo localiza-se em zona baixa, na frente da igreja dos Navegantes. Assim, os urbanistas prevêem a necessidade de um grande aterro para a implantação do grandioso e ousado projeto, constituído de:

- 8 sedes de 8 clubes de regatas, com 8 terrenos de 30X70;
- Balneário público;
- Piscinas de 25m, 50m e 100m;
- Quadras de tênis e basquete;
- Cancha internacional de esportes atléticos;
- Sede para um clube de barcos a vela (Veleiros do Sul)<sup>226</sup>.

O texto estimula a imaginação, à medida em que elabora uma descrição minuciosa do parque esportivo, repleta de comentários acerca dos diversos locais e praças de esportes. Na parte do balneário é especificado até o sistema a ser utilizado para a troca de roupas dos banhistas que irão frequentar a “praia” ou a piscina de 100 m, projetada dentro do Guaíba. São definidos também: os atributos

<sup>226</sup> Ibid,p.138

do pavilhão coberto, das arquibancadas e canchas, sede administrativa, salões de ginástica e festas, sem esquecer dos quartos para os atletas convidados.<sup>227</sup>

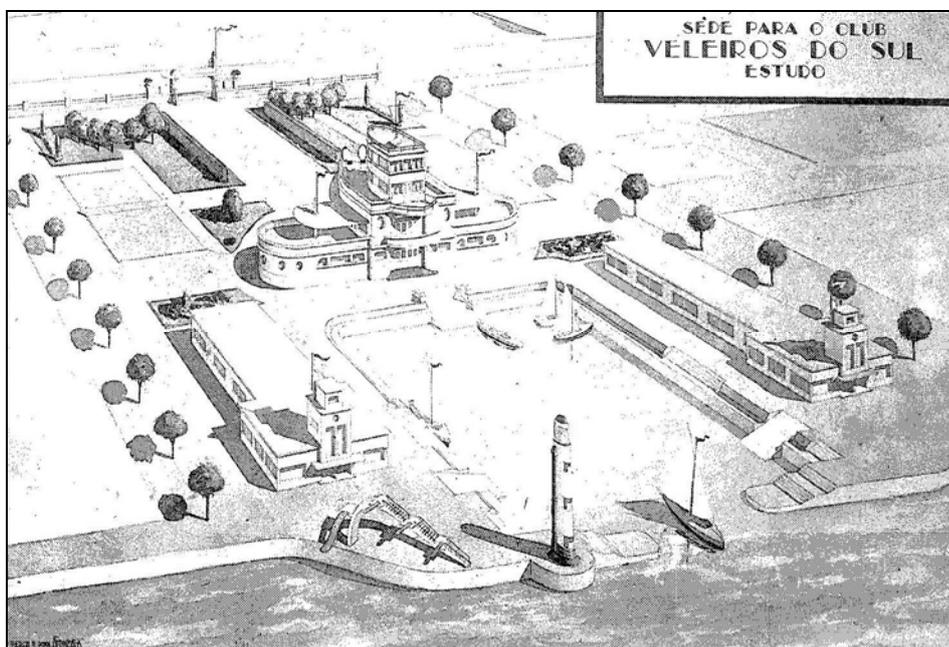


Figura 35 - Sede para o clube Veleiros do Sul.  
Fonte: UBATUBA DE FARIA, 1938, op.cit.p.140.

Por outro lado, a Parte VII da obra é particularmente importante para o 4º Distrito, já que versa sobre o problema das enchentes, que assolam as áreas baixas da cidade e suas conseqüências na vida dos mais carentes: “nas zonas inundadas do Riacho ou ao lado dos pântanos de São João e Navegantes, só se encontra o casebre do pobre”. Mas os autores, logo nas considerações iniciais, demonstram otimismo na alegação de que esta questão “é de fácil solução”.<sup>228</sup>

<sup>227</sup> Ibid,p.140. O sistema proposto para a troca de roupas segue o usado pelos banhistas na Alemanha. “Uma vez trocada a roupa,coloca-a em um saco com cabide e entrega-o ao encarregado de serviço, recebendo uma ficha numerada”.

<sup>228</sup> Ibid,p.144,146.



Figura 36 - Planta mostrando a área de contribuição e a zona plana do lado norte da cidade.  
 Fonte: UBATUBA DE FARIA, 1938, op.cit.p.147.

O capítulo dedica-se à descrições e análises, acompanhadas de dados estatísticos, tabelas e mapas, das causas dos alagamentos nas diversas áreas da cidade, como o caso das enchentes pluviais na zona norte:

Devido a configuração plana dos bairros São João e Navegantes, nascidos no sopé das elevações que formam o macisso Independência-MontSerrat-Higienópolis, eles recebem a contribuição pluvial de uma grande área da cidade. Essas águas que escorrem com grande velocidade pelas ruas íngremes, ficam retidas nas zonas quase planas desses bairros (São João e Navegantes) e daí vão desaguar no Guaíba em fraca vazão. Isso provoca as enchentes.<sup>229</sup>

Abordam também, a questão das inundações da área, e as enchentes fluviais nos meses de maior precipitação, ocasionadas essencialmente pelo transbordamento do rio Gravataí. Neste viés, não acham aconselhável a idéia de diques de proteção na zona do cais, como seria posteriormente, mas a retenção das águas através de reflorestamento a montante do Gravataí, opção mais lógica e menos onerosa. Concluem alertando que a necessidade de solução é "inadiável", para que não se padeça da "calamidade das grandes enchentes periódicas".<sup>230</sup>

<sup>229</sup> Ibid, p 146.

<sup>230</sup> Ibid,p.150,151.

Por fim, percebe-se pelo entusiasmo com que os urbanistas tratam as questões e proposições para Navegantes e São João, a crença na vocação do bairro para o uso industrial, estabelecendo diretrizes capazes de contribuir para o seu crescente desenvolvimento

Mostram sua aproximação com o urbanismo de caráter sanitarista, à medida em que debruçam-se sobre os problemas das cheias, bem como da moradia operária e sua inserção em um ambiente salubre e aprazível. A melhoria nas condições de vida da população fica por conta da proximidade entre residência e trabalho, e das propostas do parque esportivo que buscam propiciar diversas opções de lazer para os moradores, apesar dos altos custos com os aterros.

Não escondem a disposição apaixonada pela idéia do parque e a possibilidade de mudar a dinâmica do bairro, potencializando o aproveitamento das áreas baixas junto ao Guaíba.

Se, por um lado, a proposta do bairro industrial e operário permaneceu na retórica e na imaginação de todos que acreditaram na possibilidade de transformação da sociedade através da mão do urbanista, por outro, é inegável o seu valor como documento histórico e urbanístico, à medida que os relatos da sua evolução urbana e a elaboração dos diagnósticos, previsões e propostas dos autores, fundamentadas nos diversos levantamentos técnicos apresentados ao longo do texto, constituem uma excelente radiografia da Porto Alegre e dos diversos problemas decorrentes do seu crescimento desordenado.<sup>231</sup>

Novas diretrizes urbanísticas foram apresentadas nos anos 40 e 50. No final da gestão de Loureiro da Silva, foi organizado um outro documento, uma espécie de relatório administrativo contendo todos os planos e realizações do seu governo. O

---

<sup>231</sup> Neste sentido ver : ABREU,op. cit. 2006.

Para Abreu,as soluções do plano, apesar de ingênuas, serviram de base para as propostas dos anos 40 e 50.Ibid,p.116.

Ver também: VARGAS,Júlio Celso Borello."Utopias,Ideologias e Urbanismo:as propostas de Evaldo Pereira Paiva e Ubatuba de Faria para Porto Alegre.IN: Kiefer,Flávio et alii.**Crítica na Arquitetura v Encontro de Teoria e História da Arquitetura**.Porto Alegre:Editora UniRitter,205.

Este autor considera que o plano "falhou", a medida em que o seu caráter totalizante contribuiu para torná-lo vítima da impossibilidade de sua concretização como um todo. Ibid,p.260.

volume, elaborado com a colaboração do urbanista Edvaldo Pereira Paiva, foi denominado de “Um Plano de urbanização”.<sup>232</sup>

Entretanto, nessa época, como veremos adiante, Paiva não mais considerava a possibilidade do projeto de um “bairro operário” idealizado e estruturado através da relação entre moradia e trabalho.

Morar junto ao local de trabalho gerou um tipo peculiar de ocupação espacial e concepção de uso de moradia que revela um dos aspectos mais importantes da diversidade daquele distrito. Nesta relação, a fábrica representava o centro da vida local, “ela comandava o cenário e o cotidiano do lugar, controlando o tempo e as atividades dos moradores”.<sup>233</sup>

No entanto, a relação entre indústria e habitação operária mostrava-se contraditória em muitos aspectos. Às fábricas eram associados referenciais positivos relativos à organização, ordem e disciplina, característicos deste ambiente; assim, algumas posturas e conceitos eram imprescindíveis à construção industrial modelar e ao arranjo dos diversos setores. Como forças desiguais, estes estabelecimentos contrastavam com as pequenas aglomerações de moradias operárias das cercanias, muitas sem condições de higiene e conforto.

#### 4.3 O PROGRESSISTA SETOR INDUSTRIAL

Certas edificações fabris podem ser reconhecidas como pontos importantes no contexto geral da área, à medida em que constituíram elementos de atração para trabalhadores, influenciando outros setores, bem como o próprio modo de viver daquela comunidade, que, de certa forma, orbitava em seu entorno. Algumas

---

<sup>232</sup> Em 1942, Paiva organizou o “Expediente Urbano de Porto Alegre”, onde foram coletados e sistematizados os dados que foram usados no documento de 1943. A cidade permaneceu sem um Plano Diretor formal até o início da década de 50, quando foi aprovado o Plano Diretor de Porto Alegre-1959/61. Posteriormente, seguiu-se o 1º. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 1979. Sobre os Planos ver: ABREU, 2006, op.cit.

<sup>233</sup> CORREIA, 1998, op.cit., p.98.

tornaram-se marcos do 4º. Distrito, seja pela sua intensa atividade econômica ou pela força da sua imagem e capacidade de servir de referencial na paisagem local. Em torno de alguns exemplares fabris, ou nas suas adjacências, foram construídas uma série de edificações residenciais, evidenciando-se a relação de proximidade existente entre moradia e trabalho.

A avenida Voluntários da Pátria, importante via que historicamente sediou o maior número de instalações fabris, tornou-se, durante muito tempo, o eixo estruturador da área. Desde o início do século XX já era possível perceber na paisagem norte da cidade a presença de um setor industrial, onde depósitos, trapiches e chaminés assinalavam representações de uma nova modernidade, com base no trabalho, na idéia de progresso, e em produções essenciais para a cidade. Porém, em relação ao estado, o desenvolvimento industrial de Porto Alegre foi um pouco mais tardio; antes de 1890, a cidade ainda não contava com uma indústria têxtil, nesta época um dos ramos mais importantes, sendo que Rio Grande já possuía, desde 1874, uma grande empresa deste setor, a Rheingantz.<sup>234</sup>

Entretanto, já em 1906, diversos estabelecimentos fabris, mereceram a atenção do viajante italiano Buccelli,<sup>235</sup> que, ao descrever a rua Voluntários da Pátria, admirou-se com a multiplicidade, organização e qualificação das suas edificações industriais. Buccelli fez um relato detalhado sobre esta rua e mencionou diversas edificações fabris ali instaladas, entre elas o “estabelecimento mecânico” de E.Berta & Cia., localizado na metade do caminho, ou seja nas proximidades da rua Conceição. Descreve-o como possuidor de magnífica fundição, destacando-se entre as maiores da América do Sul e também capaz de concorrer com os europeus.<sup>236</sup>

---

<sup>234</sup> Neste sentido ver: PAULITSCH, Vivian S. **Rheingantz: Uma Vila Operária em Rio Grande**. Rio Grande: Editora da furg, 2008. SINGER, 1977, op.cit.p.171,172. O autor comenta que nesta época, provavelmente só a Fundação e Estaleiro Becker, localizada na Voluntários da Pátria, deveria ser uma “empresa industrial”. Ibid, p. 171.

<sup>235</sup> BUCCELLI, 1906, op.cit.

Neste período ocorreu um verdadeiro surto industrial, atribuído à política do Encilhamento. Algumas fábricas da Voluntários, deste período são: Metalúrgica Berta (1890); Cia. Fiação e Tecidos Porto Alegre (1891); Cia. Fabril Porto-alegrense (1893); Fábrica de Pregos Pontas de Paris (1893); Cia. Fábrica de Vidros Sul-brasileira (1894) . SINGER, 1977, p.172,173.

<sup>236</sup> BUCCELLI, 1906, op.cit., p.88,89. Nesta época, Alberto Bins era diretor financeiro da fábrica. No mesmo ano de 1906, Bins adquiriu inteiramente a firma e tornou-a uma das maiores empresas deste ramo. Ver: ROCHE, 1969, op.cit., p. 532,533.



Figura 37 - Foto de agosto de 2010 da primeira sede da Berta, na Voluntários da Pátria.  
Fonte: Fotografia da autora.

Observa-se que muitos industriais da área faziam parte da elite dirigente do PRR (PARTIDO Republicano Rio-Grandense), sendo que alguns chegaram a assumir quadros políticos, como Alberto Bins e Antônio Chaves Barcellos. Nesta época, o contexto político no qual se consolidou a formação de uma elite industrial coincidiu com o período de ascensão do PRR, partido de matriz positivista, autoritário e centralizador, que, no interesse de se manter no poder, recebeu o apoio de uma “elite dirigente” filiada a ele.<sup>237</sup>

Pelas palavras de autores como Blancato<sup>238</sup>, que decantavam o sucesso do setor fabril nas primeiras décadas do século passado, é possível perceber sua imagem perante a comunidade de então. Através da confiança depositada na capacidade e princípios de ordem e progresso norteadores do contexto positivista da época, este setor era visto como força propulsora do progresso do estado e do

<sup>237</sup> PESAVENTO, Sandra J. A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS: 1889-1930). Porto Alegre: Mercado Aberto, 1998, p. 92, 95, 106.

<sup>238</sup> BLANCATO, 1922, op.cit, p. 193.

desenvolvimento social, na qual os grandes responsáveis eram os industriais, cujas qualidades e valores relacionavam-se ao trabalho honrado e iniciativas em prol do bem comum.

Além do estabelecimento Berta, de Alberto Bins, diversos foram os que inovaram quanto aos artigos desenvolvidos na sua linha de produção, tornando-se marcas de renome no país. Nesta época, era muito intensa a relação da cidade com o Guaíba, em função dos intercâmbios comerciais com as colônias. Assim, tanto os estaleiros como as companhias de navegação eram atividades muito importantes, já que se encarregavam do transporte de mercadorias e passageiros. Buccelli também ficou muito impressionado com a “magnífica” Fundação e Estaleiro da Casa José Becker e cia., fundado em 1856 por imigrantes alemães que, situado junto às margens do Guaíba, aproveitava as facilidades desta proximidade.<sup>239</sup>



Figura 38 - Trecho da Voluntários no início do século XX, onde percebe-se as atividades de estaleiros junto ao Guaíba.

Fonte: Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa.

---

<sup>239</sup> Ibid,p. 91.



Figura 39 - Aspecto da rua Voluntários da Pátria, em 1922, nas proximidades do Moinho Rio-grandense. Visualiza-se também, os trilhos do trem, do bonde e do lado do Guaíba, os depósitos .

Fonte: COSTA,1922,op.cit.,p.226.

Outras fábricas desta época, localizadas nesta rua, foram as de cerveja, a Cristoffel e a Ritter, que muito prosperou desde a sua fundação em 1894 até a sua fusão em 1924.<sup>240</sup> Assim como ocorreu em outras partes do mundo nos primórdios da industrialização, o ramo de tecelagem e fiação foi importante para a consolidação da emergente indústria da capital. Buccelli menciona dois estabelecimentos importantes de fiação e tecelagem: a Cia. Fiação e Tecidos Porto-Alegrense e a Cia. Fabril Porto-Alegrense. A primeira, a FIATECI, localizada na Voluntários entre as avenidas São Pedro e Polônia, foi fundada em 1891 e começou a funcionar dois anos após. Tornou-se, já nas primeiras décadas do século XX, uma das mais importantes indústrias, sendo suas instalações consideradas uma das melhores do estado. Sua localização, na frente do Guaíba e da estrada de ferro, facilitava o embarque e desembarque das mercadorias; também possuía grande terreno de

<sup>240</sup> Em 1924, as 3 maiores cervejarias da capital, Ritter, Bopp e Sassen, se fundiram e constituíram a cervejaria Continental, situada na avenida Cristóvão Colombo. SINGER,1977,op.cit.,p. 166.

marinha fronteiro, adaptado para atracação de embarcações.<sup>241</sup> Em 1922, no “Completo Estudo sobre o Estado”, Costa chama a atenção para a existência de um “belíssimo Jardim” para uso dos trabalhadores nas horas de descanso, bem como diversos benefícios oferecidos a eles. Salienta que nesta época estava sendo construída uma Vila Operária com casas “de material, confortáveis e higiênicas”.<sup>242</sup>

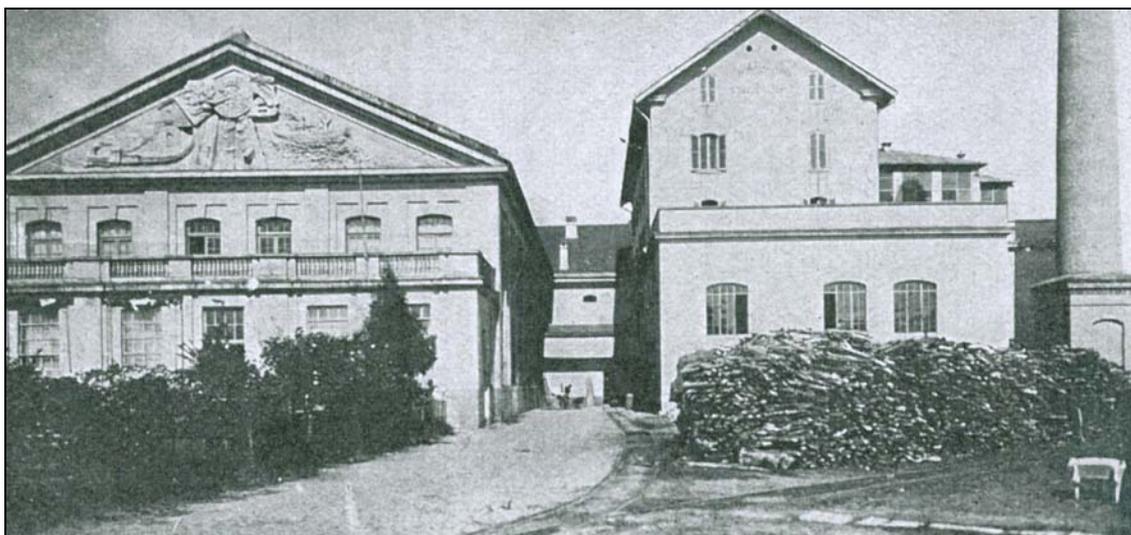


Figura 40 - Fábrica de Cerveja Ritter, localizada na Voluntários da Pátria.  
Fonte: COSTA, 1922, op.cit. p., 250.

---

<sup>241</sup> A Fiateci teve como incorporadores: Manoel Py, Antônio Chaves Barcelos, Nogueira de Carvalho & Cia., Antônio José Gonçalves e o banco da Província do RGS. WRIGHT, Arnold. **Impressões do Brasil no Século Vinte. Sua história, seu povo, comércio, indústria e recursos.** Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd., 1913, p. 814. Ver também: COSTA, 1922, op.cit., p. 286.

<sup>242</sup> COSTA, 1922, op.cit., p. 287.



Figura 41 - Foto de agosto de 2010 da Cia. Fiação e Tecidos Porto-alegrense(FIATECI)  
Fonte: Fotografia da autora.

Segundo alguns analistas urbanos, esta tradicional fábrica, por sua edificação, ambiências e localização estratégica, constitui um importante elemento organizador do contexto urbano circundante e um dos marcos mais significativos desta área, além do fato de que o nome Fiateci ainda permanece na memória de muitos porto-alegrenses.<sup>243</sup>

Por outro lado, é importante salientar que as indústrias têxteis foram as que se fundaram com os maiores capitais e, conseqüentemente, as que absorveram

---

<sup>243</sup> SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL.Revitalização Urbana o 4º. Distrito em Porto Alegre.Org. Maria Tereza Fortini Albano. Porto Alegre: s/ed.,Novembro de 2001,p.87.

maior contingente de mão-de-obra, em relação às demais existentes nesta época.<sup>244</sup> A segunda tecelagem da rua, a Cia. Fabril Porto-Alegrense, fundada em 1893, apesar de não ter a mesma existência da Fiateci, tornou-se também referência importante na capital, dedicando-se, principalmente, a fabricação de meias e camisetas. Ocupou, a partir de 1913, uma grande edificação na Voluntários, nas proximidades da rua João Inácio, funcionando até 1927, quando entrou em processo de falência.<sup>245</sup> O prédio da antiga tecelagem se mantém até os dias atuais, tendo sido ocupado para diversos usos.



Figura 42 - Foto de agosto de 2010 da edificação que sediou a Cia. Fabril, na Voluntários da Pátria, nas proximidades da João Inácio, em 1922. Fonte: Fotografia da autora.

Buccelli ainda visitou carpintarias como a Porto-Alegrense e a de Germano Steigleder sobrinho, bem como duas fábricas de móveis. Menciona a existência de diversas serrarias a vapor, fábricas de cadeiras, o Moinho Kessler e a fábrica de Vidros Sul Brasileira.<sup>246</sup>

<sup>244</sup> REICHEL, Heloisa. **A indústria Têxtil do Rio Grande do Sul. 1910/1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1978, p.32.

A autora salienta o fato de que, desde a sua formação, as indústrias têxteis se estruturaram em bases industriais, pela remota presença de manufaturas têxteis importadas, principalmente da Inglaterra.

<sup>245</sup> Ver: Costa, 1922, op. cit., p. 251.

<sup>246</sup> BUCCELLI, 1906, op. cit., p. 97,98.

As fábricas descritas pelo viajante, na sua maioria, foram fundadas nas últimas décadas do século XIX, sendo possível constatar a aquisição de maquinários importados, que permitiam uma maior qualificação da produção e a diversidade de estabelecimentos fabris instalados na rua. Através dos relatos dos produtos fabricados, pode-se avaliar algumas necessidades já supridas pelas indústrias, assim como hábitos de consumo da população.

Além de vinculado com a própria estrutura estadual, o desenvolvimento industrial relacionou-se a fatores econômicos relativos à conjuntura nacional. Uma das causas apontadas por Pesavento para o crescimento dos estabelecimentos fabris no final do século XIX, foram os benefícios propiciados pelo Encilhamento. Esta política favoreceu o crédito fácil, as emissões e o encarecimento do produto importado. Mas no início do século, as medidas restritivas adotadas pelo governo de Campos Salles (1898-1902) tiveram um efeito desestimulador sobre os investimentos industriais e vieram encerrar este primeiro surto de expansão.<sup>247</sup> O exemplo da Cia. Territorial Porto Alegre, que acabou sendo extinta, ilustra uma das consequências deste período de recessão.<sup>248</sup>

No entanto, na década seguinte, o desenvolvimento industrial da cidade foi crescente, sendo que modestas oficinas, não mencionadas por Buccelli, tornaram-se importantes estabelecimentos do ramo.<sup>249</sup> Nesta época eram inúmeros os produtos fabricados na cidade que já substituíam os similares importados. Neste processo de desenvolvimento foi fundamental a atuação dos antigos fundadores, na sua maioria imigrantes de origem alemã e de seus descendentes. Muitos destes jovens eram

---

A Cia. de Vidros Sul Brasileira, era uma das mais antigas do estado, neste ramo. Estabelecida em 1892, fabricava toda a espécie de vidros, excetuando-se os de janela. Era especializada na fabricação de garrafas, copos, vasos e artigos diversos. O Moinho Kessler foi fundado em 1892 e dedicava-se ao beneficiamento de arroz, à fabricação de azeite e a destilaria.

Neste sentido ver: WRIGHT, 1913, op. cit., p. 819. ROCHE, 1969, op. cit., p. 506.

<sup>247</sup> PESAVENTO, 1985, op. cit., p. 44, 52.

<sup>248</sup> STROHAECKER, 1991, op. cit., p. 85. Segundo a autora, a Cia. precisou leiloar diversos terrenos urbanizados, situados em vários bairros da cidade, para consumir sua liquidação. Ibid, p. 85.

<sup>249</sup> Neste sentido ver: WRIGHT, 1913, op. cit., COSTA, 1922, op. cit. e BLANCATO, 1922, op. cit.

Sem despertar muita atenção de Buccelli, as serrarias e fábricas de cadeiras mencionadas no final de seu percurso, posteriormente apresentaram um grande crescimento. Em 1922, Blancato se refere a Serraria e depósito de materiais de construção, de Birnfeld de Hubner & Müller, como uma das mais importantes do estado, ocupando uma grande área entre a Voluntários, Pátria, Ernesto Fontoura e Missões. Ibid, p. 234.

enviados para estudar no exterior, onde o processo industrial achava-se em outro estágio de evolução. Além da aquisição de conhecimentos tecnológicos, também eram importadas novas máquinas e equipamentos para a efetivação do processo.

Diversos foram os estabelecimentos industriais cujas manufaturas tornaram-se conhecidas em todo o país, como a fábrica de Pregos Pontas de Paris<sup>250</sup>, pertencente à João e Hugo Gerdau. Em 1922, já era citada por Blancato como um dos grandes estabelecimentos no gênero, cuja produção era capaz de substituir os até então importados.<sup>251</sup> João Gerdau, e posteriormente seu filho Walter, foram proprietários de uma fábrica de cadeiras, pioneira no uso de madeira vergada a vapor, tipo Vienense, tornando-se uma das mais importantes do país.<sup>252</sup> Sua tradicional sede localizava-se no quarteirão compreendido entre a Voluntários, Brasil e Missões.

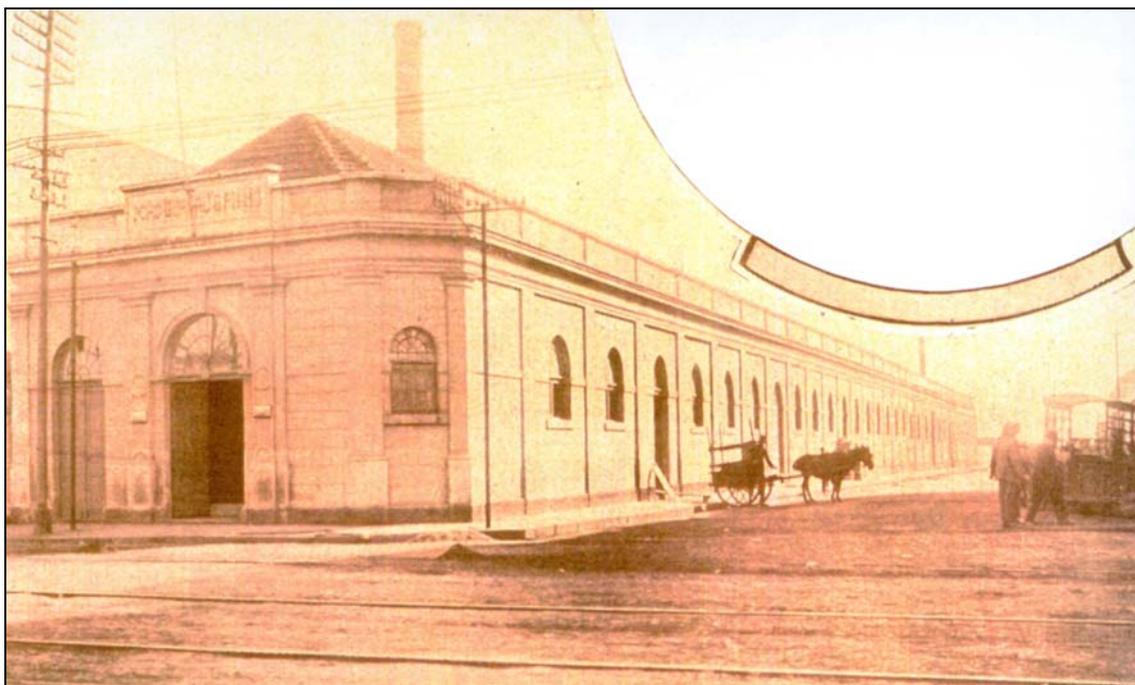


Figura 43 - Fábrica de pregos Pontas de Paris em 1922, de Hugo Gerdau.  
Fonte: BLANCATO,1922,op.cit.,p.192.

---

<sup>250</sup> Sobre as indústrias Gerdau, ver: ASSIS,Célia de(org.). **Chama empreendedora. A história e a cultura do Grupo Gerdau. 1901-2001.** São Paulo: Prêmio,2001.

Conforme projeto encaminhado à prefeitura da cidade em 1951(proc. 37392/1951), a fábrica instalou-se na avenida Farrapos.

<sup>251</sup> BLANCATO,1922,op.cit.,p. 193.

<sup>252</sup> Outra importante fábrica de móveis situada na mesma rua, é a de Frederico Trein Marquardt e Cia., entre a Cândio Gomes e a Paraíba.

Sobre este projeto ver: WEIMER,1998,op.cit.,p.33.



Figura 44 - Foto de agosto de 2010 da sede da Fábrica de Móveis Vergados de Walter Gerdau.

Fonte: Fotografia da autora.

Essa fábrica povoou o imaginário do bairro, sendo que as “empalhadeiras do Gerdau”, mulheres que faziam trabalhos avulsos de traçados de palhinha em assentos e encostos do mobiliário, foram figuras lembradas por Mondin, pois diariamente circulavam pela avenida Brasil.<sup>253</sup>

Outra indústria importante para a cidade, no ramo da metalurgia, foi a Wallig. A edificação instalada nos quarteirões que compreendiam as ruas Voluntários da Pátria, Almirante Barroso e Cândio Gomes, ocupava-se da fabricação de fogões, cofres, camas, móveis de ferro e artigos afins. Também, a fábrica de Vidros Navegantes (1918)<sup>254</sup>, especializada na produção de utensílios domésticos de luxo para diversas finalidades, exemplifica a variedade da produção fabril do bairro e é indicativa de uma sociedade que se modernizava, ao mesmo tempo em que substituía a importação de certos produtos pelo similar ali fabricado.

---

<sup>253</sup> MONDIN, 1987, op.cit., p. 93.

<sup>254</sup> Conforme Blancato, a fábrica contava com 100 operários para a produção de vasos de luxo pintados, tulipas e refletores para luz elétrica, licoreiros, galheteiros, jarros, fruteiras, copos, cálices e frascos diversos. BLANCATO, 1922, op.cit., p.197.



Figura 45 - Imagem do antigo conjunto de edificações da fábrica Wallig, contrastando com a degradação das fachadas atuais (agosto de 2010).  
Fontes: PORTO ALEGRE :BIOGRAFIA D'UMA CIDADE,1940,op.cit.,p.530; fotografia da autora.



Figura 46 - Interior da fábrica de vidros Navegantes, onde aparece aspectos da seção de pintura.

Fonte: BLANCATO, 1922,op.cit.,p. 198.

Por outro lado, a expansão da agricultura provocada com a chegada de diversos imigrantes ao estado, fez com que prosperassem diversas indústrias derivadas destes produtos, como as que fabricavam licores e bebidas fermentadas, carnes salgadas, banha, laticínio etc.<sup>255</sup> Assim, a Fábrica de Gazosa Fischel (bebida de frutas sem álcool), localizada na Voluntários, era considerada o maior estabelecimento do estado nesse gênero.<sup>256</sup> Na esteira do desenvolvimento da agricultura, o cultivo do arroz também teve seu beneficiamento garantido nos engenhos, como o Kessler, também localizado na Voluntários, bem como o trigo, através dos tradicionais Moinhos Rio-Grandense(1916) e o Moinho Chaves(1921).

---

<sup>255</sup> Neste sentido ver: WRIGHT, 1913,op.cit.,p.804.

<sup>256</sup> BLANCATO, 1922,op.cit.,p.214.

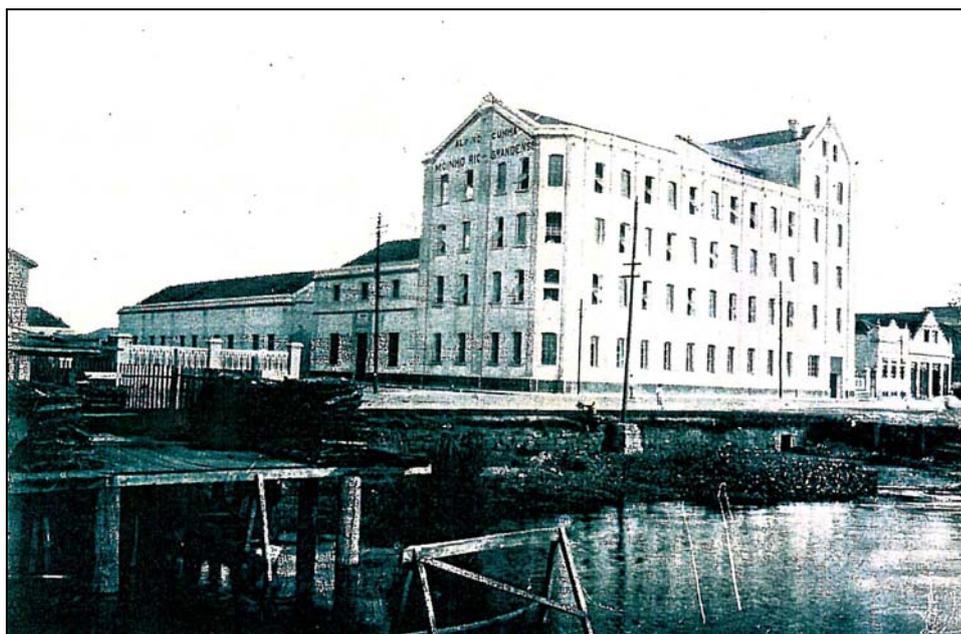


Figura 47 - Sede do Moinho Rio-Grandense, na Voluntários da Pátria esquina com Moura Azevedo em 1916.

Fonte: BLANCATO,1922,op.cit.,p.205.

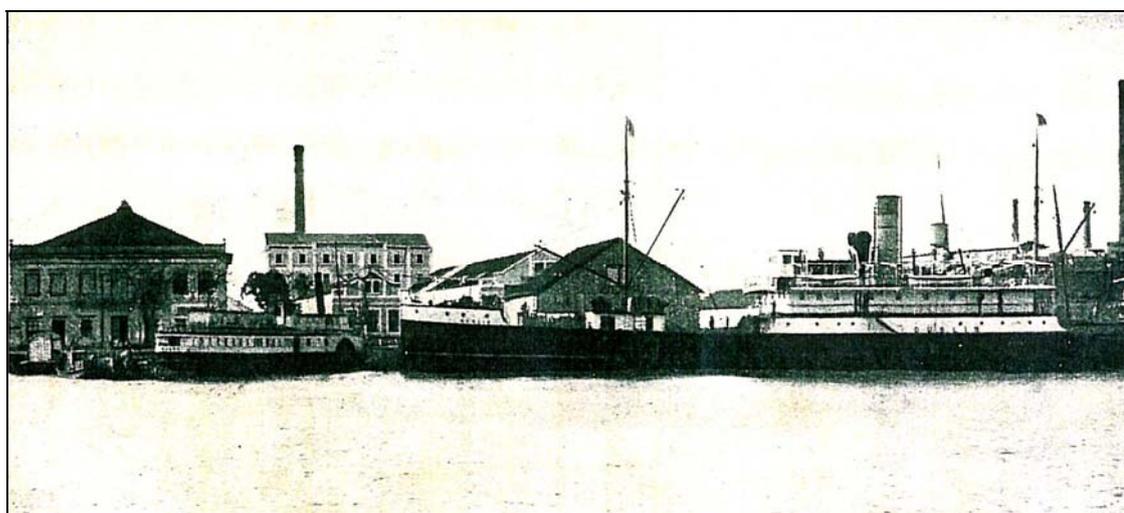


Figura 48 - Moinho Kessler e Vasconcelos e o carregamento de arroz para Buenos Aires, através do trapiche da firma.

Fonte:BLANCATO,1922,op.cit.,p. 203.



Figura 49 - Foto agosto de 2010 do Moinho Chaves, localizado na esquina da Voluntários da Pátria com Ernesto Fontoura.  
Fonte: Fotografia da autora.

No tocante aos aspectos arquitetônicos, as edificações referentes aos dois moinhos representam singulares exemplares fabris, graças aos seus avanços em relação à modernidade. Numa época em que o decorativismo das fachadas era a tônica, inovaram através da adoção de materiais padronizados, utilização do concreto armado, concepção baseada em estrutura independente, conceitos de planta livre e soluções quase destituídas de adereços, sendo em tempo precoce, prenúncio de postulados que seriam aceitos posteriormente.<sup>257</sup> A longo prazo, a significação desta arquitetura também foi a de auxiliar na assimilação de uma nova estética.

Tais avanços, conceituais e técnico-construtivos, da arquitetura fabril da cidade, foram caracterizados por Miranda através de três fases. A primeira, de 1870 a 1914, de implantação do setor, evidenciando-se o pensamento arquitetônico influenciado pela Werkbund da Alemanha; a segunda, de 1915 a 1930, fase de

---

<sup>257</sup> Neste sentido ver: WEIMER, 1998, op.cit., p.32, 33, 34. Também nomeia a Fábrica de móveis de Frederico Trein Marquart & Cia., de 1927, situado no número 417/421 da mesma rua.

impulso da indústria brasileira e de afirmação do tipo industrial moderno; e a terceira, de 1931 a 1950, de consolidação do pensamento moderno no Brasil e de afirmação da zona industrial de Navegantes e adjacências.<sup>258</sup>

Dois outros importantes estabelecimentos industriais marcaram a história do bairro, as indústrias Renner<sup>259</sup>, ligada ao setor do vestuário e a fábrica de chocolates Neugebauer, uma das suas pioneiras. Curiosamente, antes do final do século XIX, nos terrenos baixos onde posteriormente instalou-se a fábrica Renner, havia uma movimentada cancha de corridas do então Prado Navegantes. Segundo Sanhudo, este hipódromo funcionou até 1907, quando transferiu-se para o Moinhos de Vento. Foi só em 1916 que Renner transferiu seu estabelecimento têxtil do Caí para esse local.<sup>260</sup>

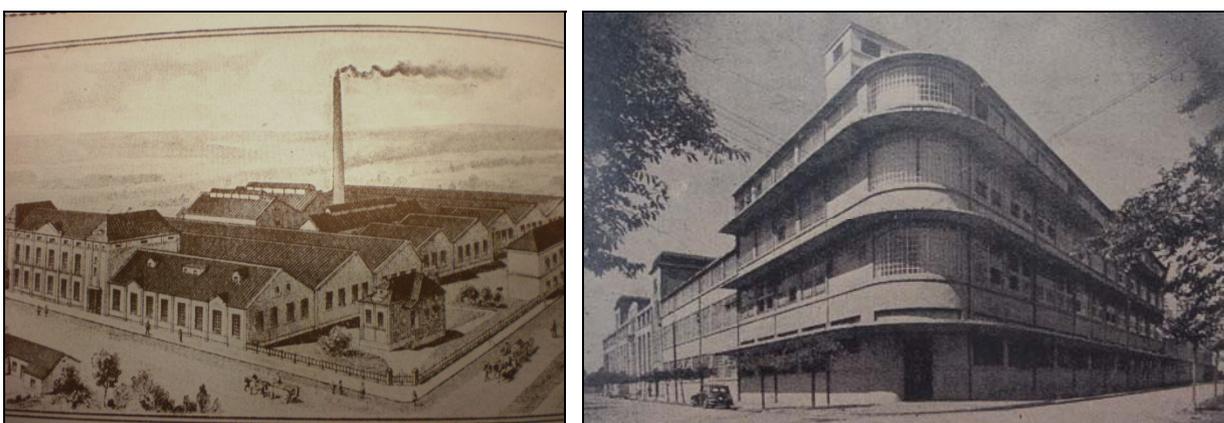


Figura 50 - Imagem do conjunto das fábricas Renner em 1922, e a moderna edificação, projetada pelo arquiteto Egon Weindörfer, na década de 1930, na rua Frederico Mentz.  
Fontes: BLANCATO, 1922, op.cit., p. 208; PORTO ALEGRE: BIOGRAFIA D'UMA CIDADE, 1940, op.cit., p.535.

<sup>258</sup> MIRANDA, 2003, op.cit. p.62.

<sup>259</sup> Sobre a Renner, ver: PELLANDA, Ernesto. **A.J.Renner. Um capitão da indústria.** Porto Alegre: Globo, 1944.

<sup>260</sup> SANHUDO, 1961, op.cit., p. 265, 266.

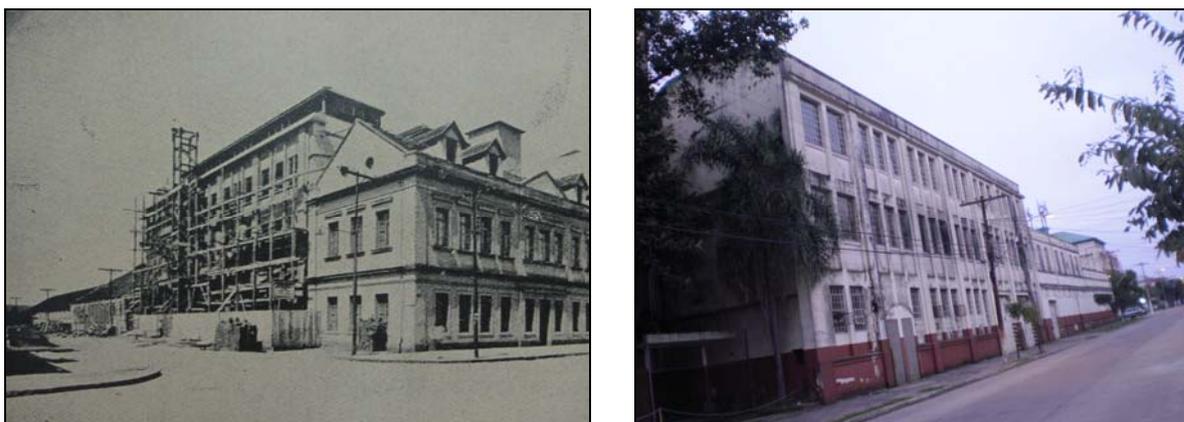


Figura 51 - Ampliação da fábrica de chocolates Neugebauer, na década de 1940, e a edificação atual. Fonte: PORTO ALEGRE: BIOGRAFIA D'UMA CIDADE, 1940, op.cit., p.535; fotografia da autora.

Durante os anos 20, a Renner<sup>261</sup> cresceu muito e se modernizou, destacando-se entre todas as indústrias têxteis gaúcha, inclusive em âmbito nacional e por conseguinte, influenciando no desenvolvimento<sup>262</sup> do 4º. Distrito. Dedicou-se não somente à produção de fios, tecidos e capas de lã, mas, posteriormente, também introduziu-se no setor de vestuário, absorvendo a comercialização dos seus produtos através de revendedores exclusivos em todo o país. Assim, alterou seu perfil de indústria típica regional, produtora de tecidos de lã voltados para um mercado interno, e passou a ser o primeiro exemplo em âmbito nacional de organização que vinculava o ramo de fiação a outros, do setor industrial e comercial.<sup>263</sup>

Convém salientar que o ramo têxtil foi muito importante para o local, sendo que as três maiores indústrias, Renner, Fiação e Tecidos Porto-alegrense e Rio

<sup>261</sup> Outra grande empresa do 4º. Distrito foi a Varig (Viação Aérea Rio-Grandense). Fortes estabeleceu uma relação entre os dois grandes complexos industriais teuto-brasileiros, Renner e Varig, no que tange à similaridade de políticas de benefícios, relações de capital e trabalho e origem da mão-de-obra. No início da década de 1950, as duas empresas eram as maiores empregadoras da região. FORTES,2004,op.cit.,p.177.

<sup>262</sup> Foi grande o impacto da Renner na área de Navegantes, resultando em um aumento do número de prédios nas suas adjacências, de 378 em 1916, para 1704 em 1940. Além disso, foram implantados no local,diversos melhoramentos urbanos (pavimentação de ruas, energia elétrica,etc). FORTES,2004,op.cit.,p.41.

<sup>263</sup> REICHEL, 1978,op.cit.,p.79.

Durante a terceira década do século passado, a tecelagem no RGS, teve que enfrentar a concorrência dos produtos paulistas, tendo, para tal, que se modernizar muito mais. Ibid,p.79.

Singer, também enfatiza que a Renner acabou sendo a maior empresa verticalmente integrada da América do Sul, reunindo nela fiação,acabamento do tecido,confecção de roupa,distribuição e venda a varejo da mesma. Após a Primeira Guerra Mundial, Porto Alegre passou a liderar o setor industrial do estado, graças ao extraordinário crescimento da Renner nestes anos. SINGER,1977,op.cit.p.166,174.

Guahyba<sup>264</sup>, localizadas na Voluntários da Pátria e proximidades, na década de 1940 representavam ¼ do total de operários e de capital de toda a indústria da capital.<sup>265</sup>

Quanto à fábrica de chocolates Neugebauer, foi fundada em 1891 e, em 1903, foi edificado o prédio de dois andares da avenida Cairú, que tradicionalmente sediou a firma. Em função do grande êxito das vendas, sucederam-se diversas ampliações, adjacentes à esta edificação.

Como demonstram as numerosas solicitações de aumentos, reformas e novos projetos<sup>266</sup> solicitadas à municipalidade, os estabelecimentos industriais localizados no bairro fabril progrediram muito nos anos que se seguiram ao passeio de Buccelli. A rua Voluntários da Pátria, pelos diversos motivos já mencionados, adquiriu muita importância neste contexto como cenário de importantes transformações sociais e econômicas da cidade que se industrializava.

Fatores como a conjuntura advinda das consequências da Primeira Guerra Mundial, podem explicar um aumento da produção em função do desestímulo às importações. Nesta época, a cidade já tinha a primazia do setor fabril do estado. Esta situação estendeu-se até 1919, quando decaiu a demanda de certos produtos para o exterior. Já a década de 1920, foi marcada pela diminuição do número de estabelecimentos, concentração empresarial, incorporação de pequenas empresas pelas maiores e investimentos em tecnologia.<sup>267</sup>

Assim, conforme estudos de Singer, entre os anos de 1920 e 1940, a função industrial da cidade, não se expandiu como na sua fase inicial(1890-1910). Por outro lado, em consequência da modernização do Porto e do incremento de suas atividades, o comércio obteve um crescimento no mesmo período.<sup>268</sup>

---

<sup>264</sup> Esta indústria iniciou suas atividade em 1922, no bairro Navegantes, fabricando lã. Em 1946, Friedrich Schleder projetou uma edificação moderna, para fiação penteada e depósitos. Sobre a edificação e projeto da Rio Guahyba ver: MIRANDA, 2003, op.cit., p.129.

<sup>265</sup> PAIVA,Edvaldo P. e FARIAS,Ubatuba de. **Expediente Urbano de Porto Alegre**.Porto Alegre:Prefeitura Municipal/Diretoria Geral de Obras e Viação,1942, p.90.

<sup>266</sup> Neste sentido ver: MATTAR, 2001, op.cit.

<sup>267</sup> PESAVENTO,1985,op.cit.,p.62.

<sup>268</sup> SINGER, 1977,op.cit.,p. 182.

Cabe mencionar o tipo de comercialização exercida através dos inúmeros armazéns instalados ao longo do Guaíba e suas adjacências. Estas edificações efetuavam compra e venda de mercadorias por atacado, oriundas de diversas localidades do interior, ou mesmo de outros estados. Alguns armazéns localizados na Voluntários da Pátria possuíam tipologia adaptada aos diferentes fluxos de carga e descarga. Assim, do lado do Guaíba, contavam com depósitos construídos junto às extremidades dos trapiches, a fim de receberem as mercadorias via fluvial. Do lado que fazia frente para a rua, possuíam galerias cobertas no pavimento inferior, junto à rua, onde circulava o trem.<sup>269</sup> Seu valor deve-se ao fato de que nesses anos, Porto Alegre exercia a função de entreposto comercial do estado, como se evidencia através dos inúmeros atacadistas que existiam no local e que desempenhavam o papel de intermediação entre o produtor e a venda ou entre o industrial e o lojista.



Figura 52 - Conjunto de armazéns da Voluntários da Pátria, nas proximidades da Ernesto Alves, em agosto de 2010.

Fonte: Foto da autora.

---

Conforme dados apresentados por Paiva, também a população da cidade não teve o mesmo crescimento: 1900 : 73 274hab.; 1910: 130 227hab.; 1920: 226 236hab.; 1940: 275 739 hab. PAIVA, 1942, op.cit., p.25.

<sup>269</sup> Neste sentido ver: MATTAR, 2001, op.cit., p.251.

Por outro lado, o processo de industrialização da cidade foi acompanhado pelo aumento do número de operários, que também começaram a se mobilizar em grupos, por melhores condições de vida e de trabalho.<sup>270</sup> O confronto maior deu-se em 1917<sup>271</sup>, através de uma grande greve geral que paralisou a cidade por cinco dias. Entre 1916-1918, foram instituídas duas centrais sindicais de pensamentos divergentes, a UGT (União Geral dos Trabalhadores), de viés anarquista, e a FORGS (Federação Operária do Rio Grande do Sul), influenciada pela social-democracia alemã, sendo então substituídas, em 1918, pela Federação Operária, que se transformou em uma entidade “anarco-sindicalista”.<sup>272</sup> Em 1929 e nas décadas seguintes, seguiram-se outras greves. Segundo Fortes, ao longo destes anos o movimento sindical passou por várias mudanças em função do surgimento da lei trabalhista, do sindicato oficial e das diversas lutas políticas e conflitos estatais e patronais. No entanto, foi entre os anos de 1945 e 1964 que houve uma maior articulação política da população operária do 4º. Distrito, constituindo-se na base mais articulada de atuação do Partido Comunista Brasileiro e do Partido Trabalhista Brasileiro.<sup>273</sup>

Convém salientar que foi no contexto da década de 1930, em face à estes acontecimentos e às propostas de criação de uma legislação trabalhista, na era Vargas, que os industriais gaúchos se uniram na defesa dos seus interesses, através da criação do Centro da Indústria Fabril do RGS, tendo como presidente A.J.Renner.<sup>274</sup>

No período da Segunda Guerra, Navegantes consolidou sua vocação industrial com a implantação de diversas empresas como a Companhia Geral de Indústrias, Fábrica de Cartonagem Linsenmayer, Fábrica de Correias Porto Alegre, Esmaltaria União, Fiação e Tecidos Kescher & Irmão, Fábrica de Máquinas de Costura Renner, Fábrica Nacional de Tesouras, Fábrica de Latas

---

<sup>270</sup> Sobre o aumento do número de operários ver: Estatística Estadual. **Egatea**. Porto Alegre, vol. IV, 1917-18, p. 141-144.

<sup>271</sup> Houve greves em 1906, 1917 e 1919, que versaram basicamente sobre questões de salário e jornada de trabalho, já que até então não havia regulamentação neste sentido. Neste sentido ver: FORTES, 2004, op. cit.

<sup>272</sup> GERTZ, René. **Memórias de um imigrante anarquista**. Porto Alegre: EST, 1989, p. 126.

<sup>273</sup> FORTES, 2004, op. cit., p. 32.

<sup>274</sup> Neste sentido ver : REICHEL, 1978, op. cit.

Renner e Herrmann, Laboratório Eka, Fábrica de Sabonetes Thofern, entre outras.<sup>275</sup>

Nesta época, as indústrias de Porto Alegre, principalmente dedicadas aos ramos de alimentação, fiação, tecidos e metalurgia, ocupavam o 3º. lugar no país, logo após Rio e São Paulo, sendo que as mais importantes estavam instaladas ao longo da Voluntários da Pátria. Conforme dados de Paiva, nesta época eram poucos os translados das indústrias localizadas nesta área.<sup>276</sup>

Entretanto, em 1942, ainda sob o impacto da grande enchente do ano anterior, Edvaldo Pereira Paiva apontou algumas tendências de zoneamento da capital, que se evidenciariam nas próximas décadas. Em relação às zonas baixas e alagadiças onde se localizavam as residências operárias, o urbanista já não mostrava o mesmo otimismo expresso no documento publicado em 1938:

A última grande inundação dos rios vem tendo marcada influencia sobre as tendências do zoning. A indústria não encontrando nos limites urbanos pontos estratégicos para sua implantação, tende a se afastar do Município. Procuram-se, cada vez mais, os pontos altos para implantação das moradias.<sup>277</sup>

Quanto à questão das moradias, a imagem dos bairros operários esteve muito ligada às representações de zona baixa, sujeita a alagamentos naturais, em parte provenientes das águas pluviais que desciam através das ruas, vindas das encostas mais altas e que se depositavam nesta parte plana da cidade. À medida em que a topografia ascendia, evidenciava-se um escalonamento social correspondente. O contraste estabelecido entre os dois extremos, provavelmente se refletia em anseios de ascensão social daquela população.

---

<sup>275</sup> STROHAECKER, 1991, op. cit., p. 110.

Apesar da tendência à descentralização de algumas unidades fabris, em função das diversas facilidades oferecidas pela área, outras unidades se instalaram no 4º. Distrito como: Alumínio Royal (1948), Metalúrgica Zenith (1947), Rudolpho Hoher (1945), Dante Bonato (1944) e Moinhos Germani (1951). Ibid, p. 115.

<sup>276</sup> PAIVA, 1942, op. cit., p. 88. Referente às indústrias da cidade, Paiva apresenta levantamentos com dados sobre número de operários, capitais empregados, produção e localização dos estabelecimentos, classificados em: tecidos, imprensa, alimentos, vestuário, produtos químicos, produtos de madeira, metalurgia, cerâmica e outros estabelecimentos. Ibid, p. 89-92.

<sup>277</sup> PAIVA, 1942, op. cit., p. 114.

Paiva salienta que o resultado mais importante da enchente é a tendência de “translado das plantas industriais para lugares mais elevados. Como não existem, dentro do município, lugares elevados próximos às ferrovias e rodovias, estamos assistindo ao início de um movimento para fora do Município(...)”. Ibid, p. 101.

Neste sentido, Constantino assinala o progressivo deslocamento de famílias desta área, para zonas mais altas, como o atual bairro Higienópolis, à medida em que ascendiam socialmente.<sup>278</sup> Érico Veríssimo, sempre atento à cidade, escreveu, na década de 1950, um texto que auxilia nesta caracterização:

Os descendentes de alemães que enriqueceram e hoje são os pilares do alto comércio e da indústria, elementos integrantes da nossa classe média alta, habitam as residências do bairro chamado Moinhos de Vento, onde, no fundo de jardins em que brincam gnomos de barro pintado, vêem-se casarões com torres góticas e telhados de bico, numa espécie de nostalgia das neves germânicas. A classe baixa de origem alemã- pequenos comerciantes, industriais, artesões, funcionários públicos, empregados do comércio- vive lá em baixo, perto do rio, no sopé da colina principal dos Moinhos de Vento, num bairro chamado Floresta. Para além da Floresta, estendem-se os bairros operários de São João e dos Navegantes, ambos a perlongar a curva do Guaíba- uma zona de casas geralmente baixas, erçadas de chaminés de fábricas.<sup>279</sup>

Assim do alto, a imagem era perfeita; lá embaixo, “a perlongar a curva do Guaíba”, morava uma população que, através do trabalho e da persistência, procurava superar uma série de dificuldades.

#### 4.4 A QUESTÃO DA MORADIA

Para o pássaro, o ninho é indiscutivelmente uma cálida e doce morada. É uma casa de vida: continua a envolver o pássaro que sai do ovo(...). O ninho, como toda imagem de repouso, de tranqüilidade, associa-se imediatamente à imagem da casa simples. Da imagem do ninho à imagem da casa, ou vice-versa, as passagens só se podem fazer sob o signo da simplicidade.<sup>280</sup>

As décadas de 1870/1890 foram marcadas pelo grande crescimento da população de Porto Alegre, como consequência do incremento da imigração estrangeira. Além dos alemães, presentes na cidade há várias décadas, outras etnias, como os italianos, passaram a habitar na capital. O processo de abolição da

---

<sup>278</sup> CONSTANTINO, 1998, op.cit., p.164.

<sup>279</sup> VERISSIMO, Érico. **Lembrança de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed.Globo, 1960, p.11,12.

<sup>280</sup> BACHELARD, 1996, op; cit., p.105,110.

escravatura, somado à afluência destes imigrantes, influenciaram para a expansão urbana horizontal da cidade, bem como uma provável escassez de moradias.<sup>281</sup>

Assim, para suprir esta demanda por moradias, uma série de cortiços se espalharam por diversas áreas da cidade, inclusive pela região central. A fim de coibir o alastramento destas edificações, o poder público adotou uma série de medidas, que, durante algum tempo, ainda foram ignoradas ou mesmo burladas pelos construtores locais. Em alguns casos, estas minúsculas habitações, eram confundidas com abrigos para animais e, desta forma, especificadas como baias e estábulos. Paralelamente, surgiram as denominadas “casas de renda”, ou seja, construções destinadas a aluguel, geridas pelas condições de oferta e procura, sem uma efetiva legislação que regulamentasse a matéria.<sup>282</sup>

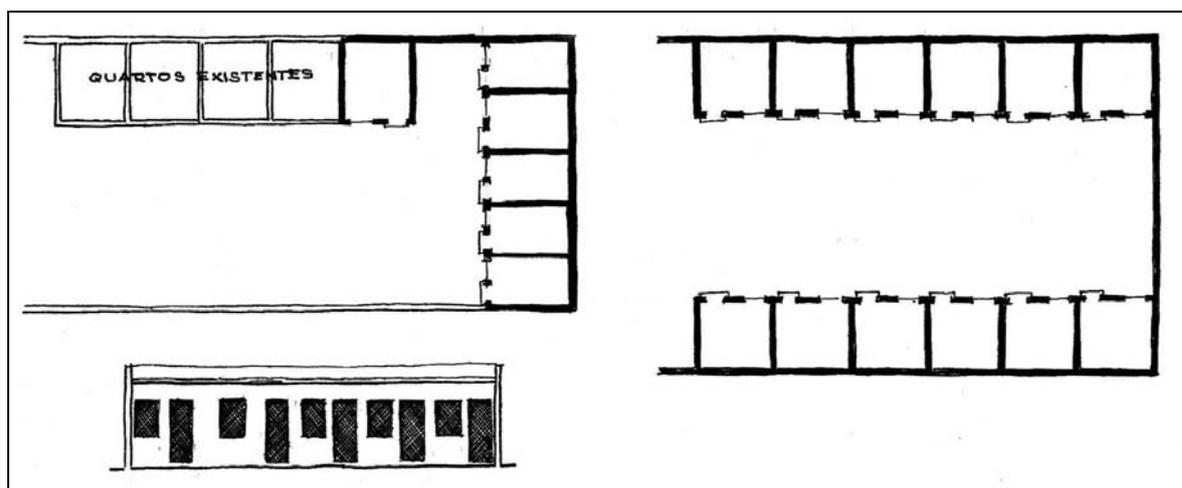


Figura 53 - Projetos microfilmados da Prefeitura de Porto Alegre, de cortiços na rua da Praia em 1897 e de 'estrebria' na rua Cristóvão Colombo.

Fonte: WEIMER, Günter. Theo Wiederspahn arquiteto. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009, p. 43.

No bairro industrial de Porto Alegre, a atração de um grande contingente populacional de diferentes lugares e etnias, conduzido, em grande parte, através das linhas férreas e do transporte fluvial então existentes, trouxe consigo diversas necessidades, entre elas a de moradias, que por sua vez, implicaram em novos

<sup>281</sup> FRANCO, Sergio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 2000, p. 60.

Segundo o autor, especialmente o ano de 1893, teve um grande número de construções licenciadas: 300 casas térreas, 13 assobradadas, 22 sobrados, 18 armazéns, 8 chalés, 5 fábricas, 2 oficinas, 1 igreja, 10 coqueiras, 59 galpões e 10 trapiches, num total de 448 construções e 27 439 m<sup>2</sup>. Ibid, p. 71

<sup>282</sup> WEIMER, Günter. **Theo Wiederspahn arquiteto**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009, p. 43.

experimentos no tocante a projetos habitacionais. Neste lugar, como era de costume, casas e fábricas conviveram mutuamente devido à proximidade.

Lemos salienta que, no final do século XIX, algumas cidades brasileiras sofreram com a questão da moradia, já que estavam despreparadas para enfrentar o afluxo de pessoas que foram atraídas pela indústria nascente. Em São Paulo, um dos caminhos utilizados para dar abrigo ao imigrante italiano e trabalhador assalariado das fábricas, foi a transposição formal da senzala para a cidade - "senzala urbana"- a que se deu o nome de cortiço.<sup>283</sup> A necessidade de moradias baratas no Rio de Janeiro, determinou a construção de estalagens, isto é, grupos de minúsculas casas térreas de porta-e-janela, enfileiradas de um ou dois lados dos quintais, originando corredores de acessos. A exiguidade destas moradias, muitas vezes reduzidas a um único cômodo, levava ao deslocamento das atividades do cotidiano, do interior para o exterior, espalhando-se pelo espaço semi-público do pátio ou corredor, que além de circulação, também era o lugar das lavadeiras, das crianças e dos animais domésticos.<sup>284</sup>

Ao considerar a casa um elemento importante de fixação, Perrot destaca o papel das vilas operárias na estratégia patronal para a formação de uma mão de obra estável.<sup>285</sup> Neste sentido, também Correia salienta sua condição de elemento chave na reorganização da cidade e na vida dos pobres. Seu baixo custo e projetos que contemplavam os princípios de higiene propagados no início do século passado, fizeram delas instrumento transformador do cotidiano urbano dessa população.<sup>286</sup> Igualmente, Rago diz que desde o final do século XIX justificava-se a interferência da burguesia na vida do trabalhador brasileiro, a partir da imposição de normas rígidas de habitabilidade, tendo como estratégia patronal, a construção de vilas operárias pelo poder público ou capitalistas particulares, em bairros periféricos.<sup>287</sup> Segundo estes olhares, a casa operária, barata e salubre, espaço relativamente

---

<sup>283</sup> LEMOS, Carlos. **História da Casa Brasileira**. São Paulo: Contexto, 1996, p.57.

<sup>284</sup> VAZ, Lilian Fessler. **Modernidade e Moradia. Habitação coletiva no Rio de Janeiro séculos XIX e XX**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2002, p.28.

<sup>285</sup> PERROT, Michelle. "Maneiras de Morar". In: PERROT, Michelle (org.). **História da Vida Privada. Da Revolução à Primeira Guerra**. São Paulo: Cia das Letras, 1995, v.4, p.308.

<sup>286</sup> CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: Plano e cotidiano Operário do Sertão**. Campinas (S.P.): Papyrus, 1998, p.10.

<sup>287</sup> RAGO, Margaret. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar**. Rio de Janeiro: Terra e Paz, 1997, p.176.

normalizado e organizado, é vista como meio de fixação e controle do trabalhador, por parte das classes dominantes.

Por outro lado, a crença nos valores liberais e positivistas relativos à disciplina, dedicação e perseverança, foram preocupações do poder público rio-grandense no início do século XX. Neste sentido, Bakos salienta o valor atribuído à habitação na administração Castilhistas, que buscando uma integração ordenada do proletariado à sociedade, defendia seu acesso à moradia própria, higiênica e confortável.<sup>288</sup> Neste caso, a casa era considerada fator relevante para o fortalecimento de vínculos familiares, auxílio na formação de trabalhadores mais engajados e estáveis, constituindo-se assim, em importante referência espacial para o bairro.

À questão da habitação unem-se outros fatores que começaram a fazer parte do ideário político da cidade nessa época. A partir da década de 1890, as administrações municipais passaram a buscar novos valores no tocante à higiene, saneamento e ordem. No intuito de atender às novas demandas e objetivando transformar Porto Alegre em uma cidade moderna, o intendente José Montauray (1897-1924) efetuou diversas melhorias urbanas, investindo nos serviços de infraestrutura e equipamentos tais como abastecimento de água, energia elétrica, esgotos, sistema viário e transporte coletivo.<sup>289</sup>

No entanto, apesar dos custos desses empreendimentos terem sido repartidos com a população, as melhorias não contemplaram a todos. Sua implantação se restringiu a determinadas áreas da cidade, provocando um aumento nos tributos e o consequente afastamento da população sem recursos.<sup>290</sup> A assimetria social advinda desta nova ordem, se refletiu geograficamente na organização do espaço urbano, originando processos de segregações espaciais.

---

<sup>288</sup> BAKOS, Margaret Marchiori. **A continuidade administrativa no governo municipal de Porto Alegre. 1897-1937.** São Paulo, 1986. Tese de Doutorado em História, USP, p.173.

<sup>289</sup> O engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, contratado pela intendência em 1910, elaborou o Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre, conhecido como Plano Moreira Maciel, em 1914. Propunha-se, principalmente, a estudar o traçado viário da área central. Neste sentido ver: SOUZA, 2004, op. cit..

<sup>290</sup> BAKOS, Margaret. "Decorando a sala de visitas do século XIX." In: MAUCH, Claudia (org.). **Porto Alegre na virada do século XIX.** Porto Alegre, Canoas, S. Leopoldo: Ed. Univ., Ed. Ulbra, Ed. Unisinos, 1994, p.148.

Desta forma, em prol da moralidade e da ordem, foram extintos os becos, cortiços, tavernas, bordéis e casas de jogos do centro da capital, associados à prostituição, ao roubo e à criminalidade. O aumento do imposto predial incidindo sobre cortiços, acabou determinando a expulsão dos pobres, que partiram para zonas mais distantes, como o bairro fabril, então implementado através de loteamentos de antigas chácaras.<sup>291</sup>

Preocupações desta ordem, por parte dos chamados “higienistas sociais”, foram a tônica das administrações públicas nesse momento histórico no Brasil, através de medidas que visavam melhorar as condições de habitabilidade urbana.

Em 1918, o engenheiro João Fagundes de Mello, então diretor de obras da cidade de Rio Grande, expressou em artigo na revista *Egatea* suas preocupações com as questões relativas ao saneamento das cidades e das construções:

Toda a habitação que não tiver ar e luz deixa de ser salubre para se constituir em foco de enfermidades, e dessa antiga observação, que hoje já constituem em dogmas, surgiu o provérbio talvez tão antigo quanto ella: a casa onde não entra sol, entra o medico.<sup>292</sup>

O engenheiro também pregava a necessidade da obediência aos “princípios da salubridade urbana segundo os aspectos de insolação” e sua importância no que tange ao traçado dos arruamentos das cidades, criticando as vias estreitas e recantos originados pelo desalinhamento dos prédios:

Ora, uma cidade com um traçado que não encerrará, já de origem um fim utilitariamente salubre, está vendo constantemente a morte esvoaçar sobre si, cada vez mais ameaçadoramente.<sup>293</sup>

Alguns autores, como Rago, vêem na aplicação dessas políticas sanitárias, intenções em demarcar os espaços dos diferentes grupos sociais nas cidades, ocupando-se “com a desinfecção dos lugares públicos, com a limpeza dos terrenos

---

<sup>291</sup> PESAVETO, Sandra J. **Memória Porto Alegre: espaços e vivências**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 1991, p.24

<sup>292</sup> MELLO, João Fagundes de. *A Edificação no Rio Grande do Sul e a sua Regulamentação*. **EGATEA**. Porto Alegre, vol.4, 1917-1919, p.204.

<sup>293</sup> *Ibid*, p. 204.

baldios, com a drenagem dos pântanos, com o alinhamento das ruas, com a arborização das praças”.<sup>294</sup>

Assim também, as obras de embelezamento e saneamento da administração de Pereira Passos(1902-1906) no Rio de Janeiro, inviabilizaram a permanência das antigas habitações populares do centro. Um grande contingente de moradores pobres expulsos, direcionaram-se para os subúrbios cariocas, instalando-se em casas de cômodos e favelas do entorno central. Desde então, através da ocupação de morros vazios das proximidades, as favelas passaram a fazer parte da imagem da cidade, num contraponto à sua modernização. Por outro lado, estas reformas e a prática das demolições, acarretaram um grande impulso na oferta de terrenos e na construção civil, pois foram edificadas novos prédios comerciais na área central e moradias nos vários bairros em formação.<sup>295</sup>

Em Porto Alegre, fora do perímetro central, as casas de madeira constituíam a melhor opção para suprir a necessidade de moradias de baixo custo e de fácil construção. Desta forma, desde o final do século XIX, a iniciativa privada passou a efetuar pequenas aplicações na construção de moradias simples, sendo que frequentemente estes proprietários cobravam altos aluguéis, em virtude da grande demanda e da proximidade ao local de trabalho.<sup>296</sup> Outras proposições semelhantes partiram de companhias loteadoras, que aplicavam grandes capitais na compra de terrenos em áreas de expansão urbana da cidade, como o empreendimento, já mencionado, da Companhia Territorial Porto-Alegrense, que muito atuou nos bairros operários de Navegantes e São João.<sup>297</sup>

No Brasil, em final do século XIX e início do século XX, diversos foram os exemplos de indústrias, companhias ferroviárias e empresas imobiliárias, que

---

<sup>294</sup> RAGO,1997,op.cit.,p.163, 164.

Sobre segregação e padrões espaciais, ver: CORRÊA,Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**.São Paulo:Editora Ática,1989.

<sup>295</sup> VAZ,2002,op.cit.p.52,53. A autora salienta que as favelas da virada do século, certamente não eram o que entendemos hoje por essa palavra, sendo formas que talvez pudessem ser consideradas entre o cortiço e a favela. Ibid., 55.

<sup>296</sup> BAKOS,1986, op. cit. ,p.179.

<sup>297</sup> Bittencourt, sita outro empreendimento da iniciativa privada, um loteamento da firma Barbará e Filhos, próximo a Fiategi, em 1912. Ficava no Caminho Novo, entre a Ernesto Fontoura e a avenida Industrial. Outra proposta semelhante, foi a oferta de terrenos nos arrabaldes de São João e Passo da Areia, por Jayme Brofman, em 1919. BITTENCOURT,1996,op.cit.,p.715,716.

estiveram envolvidas com a edificação de moradias baratas e salubres. A construção de conjuntos de casas de baixo custo, mas de acordo com os preceitos de higiene, saneamento e disciplina difundidos nesta época, tornavam as vilas operárias, verdadeiras “ilhas de ordem e bem estar”. Inicialmente, estiveram ligadas à indústria têxtil, de papel, mineração, usinas de açúcar e frigoríficos, e, a partir da década de 1920, também o poder público passou a atuar mais decisivamente na construção de casas populares.<sup>298</sup>

Cabe mencionar o exemplo do industrial Jorge Street, que em 1912 iniciou o arrojado projeto de implantação da vila Maria Zélia, junto à sua indústria têxtil, em São Paulo. Além das moradias, o empreendimento envolveu obras de cunho assistencial como: escolas, ambulatório, farmácia, atendimento médico, armazém, capela e uma série de atividades recreativas. Segundo Teixeira, a vila foi a solução encontrada por Street para resolver o problema da “estabilidade, controle e formação da força de trabalho”, introduzindo-se um determinado modelo de vida e de valores materiais, morais e espirituais, através de uma estratégia de dominação sutil.<sup>299</sup>



Figura 54 - Vila operária Maria Zélia em 1919.  
Fonte: TEIXEIRA,1990,op.cit.,p. 129.

---

<sup>298</sup> CORREIA,1998,op. cit.,,p.10,39.

<sup>299</sup> TEIXEIRA,Palmira P.A fábrica do sonho.A trajetória do industrial Jorge Street. Rio de Janeiro:Paz e Terra,1990,p.169.

Na década de 1870, também difundia-se a idéia das vilas operárias no Rio Grande do Sul. Construídas pelos proprietários de indústrias, principalmente têxteis e frigoríficas, adotava a cobrança de aluguel como forma mais usual para a sua viabilização.<sup>300</sup> Entre algumas formas de moradias junto às indústrias, destaca-se pelo qualificado conjunto edificado, a Vila Operária da fábrica de tecidos Rheingantz,(1874) na cidade de Rio Grande, a mais antiga deste gênero no estado.<sup>301</sup> Na capital, a Cia. Fiação Tecidos Porto Alegre(Fiateci), edificou em 1919, uma Vila Operária para seus funcionários, localizada no 4º. Distrito, e que, segundo Costa, em 1922, cobrava aluguéis que correspondiam a 3% ao ano sobre o montante empregado na construção e conservação das casas.<sup>302</sup>

---

<sup>300</sup> Segundo levantamento feito por Correia no Rio Grande do Sul, as fábricas com moradias eram as seguintes:Cia.Tecelagem Ítalo-Brasil em Rio Grande,Cia.Swift do Brasil em Rio Grande(1917),Cia.Swift do Brasil em Rosário do Sul(1917),Indústria de Tecidos Rheingantz em Rio Grande (1874),Fábrica de Tecidos Progresso da Fronteira em Uruguaiana,Frigorífico Armour do Brasil em Livramento(1917),Frigorífico São Domingos em Bagé,Frigorífico Santo Antônio em Bagé,Fábrica Souza Soares(medicamentos)em Pelotas(1883),Cia. Fiação e Tecidos Porto Alegre em Porto Alegre(1891) e Estaleiro Mabilde em Porto Alegre. CORREIA,1998,op. cit.,74, 131.

<sup>301</sup> Neste sentido ver: PAULITSCH, Vivian S.**Rheingantz:Uma Vila operária em Rio Grande**.Rio Grande: Edit. da FURG,2008.

<sup>302</sup> COSTA,Alfredo R.**O Rio GRANDE DO sul**.Porto Alegre:Globo,1922,v.1 p.287.



Figura 55 - Foto atual (agosto de 2010) da antiga vila operária da FIATECI (avenida Fábrica, atual rua Guido Mondin, rua São Paulo e rua Polônia).  
Fonte: Fotografia da autora.

Com o término da Primeira Guerra Mundial (1915-20), em face da situação de crise econômica estabelecida e escassez de dinheiro, agravou-se o problema da falta de habitações, acarretando o aumento nos preços cobrados pelos aluguéis. Segundo levantamento de Franco, no exercício de 1914 a 1920, portanto 6 anos, a concessão de licenças de construção pela municipalidade foi somente um pouco superiores às solicitações de um único exercício (1911-12).<sup>303</sup>

---

<sup>303</sup> FRANCO, Sergio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 2000, p.73. Segundo o autor, há falta de elementos para diagnosticar essa queda na construção civil. Presume que poderia ser justificada pelas dificuldades em importar ferragens, equipamentos sanitários e outros insumos, em época que a cidade ainda dependia de fornecimento estrangeiro. Ibid, p. 73.

Nessa época, o temor da proliferação de cortiços na cidade, mais uma vez levou o engenheiro João Fagundes de Mello a publicar um texto acerca do problema das habitações operárias:

Urge uma acção humanitária concedendo habitações salubres e baratas para o proletariado, a fim de lhe tornar a vida menos infortuna e fatigante(...). Quanto ao operário existe ao abandono, sem o apoio do chefe de família e que tem por causa principal o estado de imundície repelente que só encontra origem na obscuridade envenenadora do cortiço.<sup>304</sup>

Tomando como exemplo as experiências internacionais de países como Inglaterra, França, Itália e Espanha, o engenheiro Mello sugere a formação de associações no estado do Rio Grande do Sul, com o intuito de reunir capital destinado a formação de vilas operárias destinadas a aluguel:

Da mesma maneira como se faz para fundação de igrejas, hospitais, asylos, etc, com a diferença que o capital destinado a essas instituições é por assim dizer improdutivo, isto é, não dá rendimento ao contribuinte, ao passo que na formação de villas operárias o capital constitue uma renda para seus associados.<sup>305</sup>

Para sua viabilização, Mello propõe a participação da iniciativa privada através de incentivos e isenções de taxas:

Refiro-me sempre à iniciativa particular, a exemplo mesmo dos países precipitados, porque a Alemanha relativamente pouco tem feito sobre esse assumpto colectivo, porque nella se espera que o governo tome a vanguarda; é o mesmo critério aliás que prepondera entre nós brasileiros.<sup>306</sup>

Curiosamente, cabe às mulheres um importante papel nesta tarefa filantrópica e de resgate social:

A mulher patricia, cujos dotes de piedade e de religião têm conseguido levantar os templos e pôr a cada passo um óbulo na mão supplice do pobre, deve se collocar à frente dessa verdadeira obra de regeneração social, tornando confortável e salubre o lar do proletariado, tirando do pó e da lama as creancinhas esfarrapadas e doentias, esses candidatos á tuberculose, ao alcoolismo e ao crime.<sup>307</sup>

---

<sup>304</sup> MELLO, João Fagundes de. A Edificação no Rio Grande do Sul e a sua Regulamentação. **EGATEA**. Porto Alegre, n.5, set., vol.4, 1918, p.259.

<sup>305</sup> Ibid, p.261.

<sup>306</sup> Ibid, p.261.

<sup>307</sup> Ibid, p.262.

No tocante às iniciativas oficiais do início do século passado, no que diz respeito à temática da habitação, nas diversas áreas da cidade, referiam-se à elaboração de projetos de casas de aluguel muito elevado e que não ofereciam boas condições de habitabilidade. A partir de 1912, o Conselho Municipal passou a se preocupar mais com a situação das classes menos privilegiadas. No ano seguinte, a elaboração de um projeto de lei passou a incentivar casas de aluguel de construção sólida e com perfeitas condições de higiene. A fim de resolver o problema dos cortiços e das habitações insalubres, era ofertado aos operários, pela municipalidade, a possibilidade de obtenção de linha de crédito para a construção de casas.<sup>308</sup> As questões relativas às condições mínimas de higiene, privacidade e conforto, persistiram por diferentes administrações municipais. Em 1936, foi proposto pela intendência, através de projeto de lei, três tipos de casas com aluguéis diferenciados, tendo em vista o atendimento das necessidades dos operários e evitando movimentos reivindicatórios de caráter extremista.<sup>309</sup>

Um breve olhar para a condição da habitação operária europeia, com o advento da Revolução Industrial, é importante para o entendimento da formação e reorganização da urbanística moderna. Com o crescimento sem precedentes da população de certas cidades, rompeu-se o antigo equilíbrio entre cidade e campo, gerando uma verdadeira crise nas cidades. Para Benévolo, a velocidade destas transformações trouxe consigo uma série de componentes novos, que modificaram modos de vida e paisagens da Inglaterra:

É totalmente nova a natureza dos fenômenos- a multidão dos habitantes, o número de novas casas, a capacidade das novas zonas industriais e comerciais, os quilômetros de novas estradas, canais e minas abertas em poucos anos na paisagem agreste, altos fornos e chaminés apontadas para o céu ao lado das torres das catedrais.<sup>310</sup>

Alguns reformadores sociais e utopistas passaram a se dedicar à série de problemas urbanísticos das cidades de então, concentrando seus esforços nas questões habitacionais como tema maior, em face da insalubridade das moradias operárias de então:

---

<sup>308</sup> BITTENCOURT, 1996, op. cit., p. 718, 719.

<sup>309</sup> Ibid, 1996, op. cit., p. 720.

<sup>310</sup> BENEVOLO, Leonardo. **As Origens da Urbanística Moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1994, p. 22.

Com freqüência, as habitações operárias situavam-se em vielas estreitas, sem contar com iluminação e ventilação razoáveis. Apresentavam alta densidade de uso para seus cômodos- o sistema de “cama quente” significava que um “mal dormido” era substituído por outro, ao terminar seu horário; seu sistema de higiene era precário, com valas a céu aberto, contaminando o curso d’água mais próximo; a quase inexistência de lugares de estar nos cortiços provocava a transferência desta função para as ruas, que se tornam apinhadas de gente. Juntam-se a essa situação salários aviltantes e conseqüentes desnutrição e precárias vestimentas. Forma-se, dessa maneira, o conhecido quadro de epidemias e surtos de cólera que se expande nas cidades após 1830.<sup>311</sup>

A situação descrita acima, mostra a precariedade da vida de grande parte da população de cidades como Londres, em meados dos século XIX, em face do seu processo de industrialização. Nessa época, os inconformados com os graves problemas urbanos e do operariado, estudaram propostas a fim de estabelecer a ordem e o equilíbrio nestes locais. As iniciativas em prol do habitat operário, através da construção de casas, escolas e espaços de lazer junto às fábricas, ou mesmo, soluções verticalizadas destinadas a alojar centenas de famílias, deram origem a uma série de alternativas e modelos de subúrbios e de cidades.

Para Benévolo, os métodos que permearam a urbanística moderna de então, tinham como principais diretrizes, fatores de ordem técnica, tais como as ferrovias e disposições pleiteadas pelos higienistas e sanitaristas de então.<sup>312</sup> Assim, aliados às questões de disciplina, estes foram os referenciais que nortearam as intervenções dessa época.

Uma das primeiras experiências européias de cunho filantrópico foi a de Robert Owen, em New Lenark na Inglaterra(1816), que procurava beneficiar os trabalhadores das fiações através da introdução de uma série de melhoramentos e serviços assistencialistas.<sup>313</sup>

Na capital francesa, durante a administração do Barão Haussmann, a Cité Napoléon(1851) foi um dos berços da moradia social na França, onde uma grande edificação abrigava até seiscentas pessoas, distribuídas em duzentas habitações alugadas por baixos preços. Este complexo popular constituiu-se em iniciativa

---

<sup>311</sup> HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. São Paulo: HUSITEC Ltda. 1996, p. 18.

<sup>312</sup> BENEVOLO, 1994, p. 74.

<sup>313</sup> Ibid, p. 53.

estatal isolada, de cunho político, que não alterou a situação das moradias operárias de Paris, então dominadas por uma grande especulação imobiliária.<sup>314</sup>

Um outro conceito foi o de Charles Fourier(1772-1837), que serviu de referência para inúmeras experiências de moradias populares. Fourier criou um sistema no qual famílias seriam agrupadas nos “falanstérios”, grandes edifícios funcionais, capazes de alojar até 3500 pessoas em apartamentos para todos os orçamentos.<sup>315</sup> Foi projetado, também, um restaurante comunitário, serviços coletivos e instalações centralizadas. Nele, a vida seria desenvolvida como em um grande hotel, sendo que os velhos habitariam os apartamentos localizados no térreo, as crianças no mezanino e os adultos nos andares superiores.<sup>316</sup> O industrial Jean Baptiste Godin(1817-1889), seu discípulo, obteve sucesso realizando com seus próprios meios o familistério, um modelo reduzido e modificado do falanstério, segundo sua experiência pessoal.<sup>317</sup>

Posteriormente, já na década de 1920, outras propostas procuravam resolver o problema da habitação do proletariado urbano, que crescia rapidamente. Nessa época, surgiram, em Berlim, as Siedlungen, conjuntos habitacionais com apartamentos padronizados, organizados em lâminas de alturas uniformes e “construção no espaço, em oposição ao quarteirão fechado - uma inversão de figura fundo da cidade tradicional “. <sup>318</sup>

De outra forma, substituindo a idéia de construir habitações operárias em prédios de apartamentos, Justin Menier propôs em Noisiel(1874)que cada família de operários desfrutasse de uma casa, cercada de jardins e alugada a preços baixos.<sup>319</sup> Estas experiências influenciaram diversos projetos e realizações de reformadores

---

<sup>314</sup> Ibid,p.100. Neste sentido ver:

DUMONT,Marie-Jeanne.**Le Logement Social à Paris.1850-1930.**Les habitations a Bon Marche.Liège: Mardaga Éditeur,1991,p.9.

<sup>315</sup>GERRAND,Roger-Henri. “Espaços Privados”.In: PERROT,Michelle(org.). **História da Vida Privada.Da Revolução à Primeira Guerra.**São Paulo:Cia das Letras, 1995, v.4, p.362,366.

<sup>316</sup>BENEVOLO,Leonardo.**História da Arquitetura Moderna.**São Paulo: Perspectiva, 1976, p.178.

<sup>317</sup> BENEVOLO,1994,op.cit.,p.76.

<sup>318</sup> COLQUHOUN,1989,op.cit.,p.212, 213.

As Siedlungen de Berlim tiveram supervisão de Martin Wagner e Bruno Taut e surgiram como uma crítica aos Mietkasernen do século XIX, construídos as pressas, em cidades alemãs.Seu conceito foi utilizado em outros países, porém, depois da Segunda Guerra,tal abordagem, para habitações de caráter social na Europa ocidental e nos Estados Unidos, foi substituída por lâminas mais altas com elevadores e amplamente espaçadas.

<sup>319</sup> GERRAND,1995,op.cit., p.378.

sociais, em todo o mundo. Alguns insucessos e certas resistências às vilas operárias patronais ou urbanas, são justificados por Perrot através da evidente tendência, entre as classes operárias urbanas, a desejar ter um lugar para si, bem como a necessidade de afirmação de autonomia através da escolha do seu próprio domicílio.<sup>320</sup>

De fato, também no Brasil, a tendência de construção de habitações junto às fábricas, seguindo o modelo de vilas operárias, parece não ter perdurado muito tempo. Vaz constatou que no Rio de Janeiro, após a repressão ao movimento operário dos anos 1910 e o aumento do número de trabalhadores disponíveis, reduziu-se a importância das vilas operárias, principalmente na década de 1920. A maior oferta de mão de obra veio a coincidir com a valorização de diversos bairros, acarretando a suspensão da construção de casas pelos industriais. As leis de proteção ao inquilinato contribuíram para encerrar esta produção, pois asseguravam a permanência nas moradias, mesmo aos trabalhadores desempregados.<sup>321</sup>

Antes das vilas operárias, eram frequentes no Rio de Janeiro as estalagens e casas de cômodos, com dormitórios destinados a solteiros. O surgimento de manufaturas e fábricas na cidade, acarretou um afluxo de multidões em busca do ganha-pão e a conseqüente necessidade de estabelecimentos baratos para atender a este grande contingente que precisava se estabelecer junto ao centro. A limitada disponibilidade de casas térreas e sobrados, os aluguéis elevados, a possibilidade de obtenção de bons rendimentos pelos proprietários e arrendatários de prédios e de terrenos, tiveram como resposta a multiplicação do número de habitações coletivas. Tais tipos de moradias assumiram denominações que correspondiam à diversas formas arquitetônicas, como: estalagens, casas de cômodos, cortiços e avenidas.<sup>322</sup>

Neste sentido, Lemos comenta que moradores de cortiços de São Paulo tinham que economizar muito para comprar em prestações, um lote, nas proximidades da estrada de ferro, para posteriormente construir sua modesta moradia, em geral de três cômodos e com a tradicional casinha. Depois da Primeira

---

<sup>320</sup> PERROT, 1995, op. cit., p. 316.

<sup>321</sup> VAZ, 2002, op. cit., p. 48.

<sup>322</sup> Ibid, p. 28, 47.

Guerra, aumentou o número de casas próprias, mas a maioria dos “remediados” ainda permaneceu morando em prédios alugados. Nos anos 30, apesar da aludida crise, os fazendeiros continuaram a investir em imóveis de aluguel, sendo que já eram bem aceitos nesta época, prédios de apartamentos com programas variados.<sup>323</sup>

Voltando ao caso do 4º. Distrito, Otávio Rocha e as sucessivas administrações municipais elaboraram intenções e projetos, no intuito de tentar resolver as questões de saneamento, infra-estrutura e as de moradia higiênica e salubre para a classe trabalhadora, advinda do aumento do número de famílias operárias. No entanto, o desinteresse dos capitalistas em investir na construção de casas simples e de aluguel barato preocupava Alberto Bins. As consequências advindas da crise de 1929 geraram uma série de problemas para a intendência, que acabou por adiar os planos de construção de habitações operárias.<sup>324</sup>

É importante lembrar que somente na década de 1930, foram criadas políticas em grande escala, para a construção de habitação de interesse social no país. Assim, entre os anos de 1937 até 1964, instituiu-se os programas dos Institutos de Aposentadorias e Pensões, IAPs, sendo que neste período foram produzidos no país, inúmeras habitações sociais de qualidade.<sup>325</sup>

Para Bonduki, a transformação do problema da habitação em questão social e, portanto, em setor de intervenção estatal, intensificou-se a partir do governo Vargas. Todas as iniciativas surgidas neste período marcam esta clara interferência do poder público em um setor, até então, desenvolvido e comercializado pela

---

<sup>323</sup> LEMOS, Carlos. “Prefácio”. In: SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (org.) **A Promoção Privada da Habitação Econômica e a arquitetura Moderna. 1930-1964**. São Carlos: Rima, 2002, p.6,7.

<sup>324</sup> BAKOS, 1986, op. cit. p.199,215,219.

No início do governo de Alberto Bins, seguindo a estratégia de afastamento das moradias proletárias do centro, foram construídas casas para os funcionários da limpeza pública, na estrada D. Theodora, próximo da viação férrea de Gravataí. Ibid, p.201.

<sup>325</sup> Neste sentido ver: BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social do Brasil*. São Paulo: Estação Liberdade, 2004, p.180.

O Conjunto do Realengo, no Rio de Janeiro, projetado em 1939 por Carlos Frederico Ferreira, foi o primeiro “laboratório experimental” de todos os que viriam a ser construídos em diversas cidades brasileiras.

Ver também: DEGANI, José Lourenço. **Tradição e Modernidade no ciclo dos IAPs: o conjunto residencial do Passo D’areia e os projetos modernistas no contexto da habitação popular dos anos 40 e 50 no Brasil**. Porto Alegre, 2003. Dissertação de Mestrado, PROPAR/UNIRITTER, UFRGS, p.5.

iniciativa privada, através de uma produção rentista, salvo nas questões de ordem sanitária, onde os governos atuavam através do empenho normalizador dos higienistas.<sup>326</sup>

Muitos projetos habitacionais construídos no país, nesse período, inclusive o Conjunto Residencial Passo D'Areia, conhecido como vila do IAPI,<sup>327</sup> em Porto Alegre, buscaram inspiração em proposições urbanísticas desenvolvidas no exterior, nas primeiras décadas do século XX, entre elas as teorias das cidades jardins inglesas.

Choay<sup>328</sup> divide o conjunto de tendências lançadas pelos pensadores pré-urbanistas, em duas correntes: a Progressista, mais ligada aos franceses e à noção de progresso acarretado pela Revolução Industrial, e a Culturalista, de predominância Inglesa, mais voltada para o passado e as cidades antigas, na qual se filiam Ebenezer Howard e suas idéias humanistas de “cidades-jardins”.

Os conceitos de Howard, implantados na Inglaterra no início do século XX, tiveram, primeiramente, ampla influência na Europa. Surgiram a partir da possibilidade de unir os benefícios e as facilidades propiciadas pelo modo de vida da cidade, com o verde, a tranquilidade e a salubridade do campo.<sup>329</sup> Acentuando a idéia do convívio com a natureza, Howard acreditava que: era possível construir cidades novas com indústrias; que cada família poderia possuir uma casa em meio ao verde, com fácil acesso ao trabalho, ao centro e ao campo; que a qualidade ambiental poderia ser muito boa; e que era plausível edificar casas de boa qualidade e de baixo custo, através de regulamentos, evitando diferenciações excessivas e formando um todo homogêneo e contínuo para a cidade.<sup>330</sup>

---

<sup>326</sup> BONDUKI, 2004, op.cit., p.14.

Sob o ponto de vista do autor, iniciativas como a Lei do Inquilinato(1942), o Decreto-Lei 58( 1938), que regulamentava a venda de lotes a prestação, os IAPIs(1938) e a Fundação da Casa Popular(1946), não mantinham relações entre si.

<sup>327</sup> Este conjunto foi projetado pelo engenheiro Marcos Kruter, com 1691 unidades. Segundo Bonduki, o conjunto, fortemente influenciado pela proposta da cidade-jardim, diferenciava-se dos outros projetos de IAPs, de cunho racionalista. Adotou: “princípios como o traçado pinturesco das vias, a implantação dos blocos, adequada ao meio físico e à topografia, a hierarquia de vias e a profusão de áreas verdes.” BONDUKI, 2004, op.cit., p. 172.

<sup>328</sup> CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

<sup>329</sup> BENEVOLO, 1976, op.cit., p.358.

<sup>330</sup> HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. São Paulo: HUSITEC Ltda. 1996, p.66.

Posteriormente, as “cidades-jardins” tiveram repercussão em todo o mundo, geralmente com o propósito de melhorar o ambiente residencial da classe média alta, através das idéias de “subúrbios-jardins”. Com este viés, também em diversas localidades brasileiras, foram construídos inúmeros empreendimentos baseados nestes conceitos.<sup>331</sup>

No nosso país, Degani analisa alguns exemplares do ciclo dos IAPIs, incluindo os que adotaram propostas arquitetônicas mais inovadoras, influenciadas pelas correntes modernistas.<sup>332</sup> No Conjunto Residencial do Passo D’Areia (IAPI) de Porto Alegre, em oposição à maioria destes casos, a opção projetual dos prédios residenciais foi por uma vertente mais tradicional e conservadora, com referenciais que remetem aos “bairros-jardins” ingleses. Possivelmente, tal escolha tenha influenciado para sua “perenidade”, já que, a longo prazo, o conjunto obteve uma melhor compreensão e aceitação, por parte dos usuários, em contrapartida aos seus congêneres que, segundo o autor, falharam nas suas intenções de propor novas idéias, que não foram absorvidas pelo usuário.<sup>333</sup>

Em 1946, a Associação dos Amigos do 4º. Distrito, ainda lutava em prol das vilas operárias<sup>334</sup> em São João, Navegantes e Passo D’Areia. Através da imprensa local, esta entidade solicitava às autoridades federais, a utilização destes fundos para a construção de casas, como uma ótima oportunidade para aplicação das rendas usufruídas das contribuições.<sup>335</sup> Assim, a implementação da Vila do IAPI, no

---

<sup>331</sup> Ibid.,p.67

Neste sentido ver: WOLFF, Silvia Ferreira Santos. **Jardim América**. São Paulo:EDUSP,2001. Um destes exemplos é o da Cia. City, em São Paulo, que construiu o Jardim América, a partir de 1913. No Rio de Janeiro, loteamentos nos bairros da Gávea, Jardim Botânico e Laranjeiras.

<sup>332</sup> DEGANI, 2003,op.cit.

O autor inclui nesta análise, 3 projetos modernistas: Realengo(1939)no Rio de Janeiro, Japurá(1947)o primeiro grande prédio de apartamentos para as classes populares em São Paulo e o excepcional conjunto de Pedregulho com projeto do arquiteto Affonso Eduardo Reidy, em 1947, no Rio de Janeiro.

<sup>333</sup> Ibid, p. 105.

<sup>334</sup> No âmbito privado, registra-se a “vila operária Renner” que em1946 procurou inovar, destinando a seus funcionários 600 terrenos no Passo da Mangueira.

Neste sentido ver: Problema da Moradia de aluguel. **Correio do Povo**.Porto Alegre,27 de janeiro de 1946,p.7.

<sup>335</sup> Nesta época foi grande a atuação da Associação dos Moradores do 4º. Distrito, no sentido de pleitear diversas reivindicações destes bairros, junto às autoridades municipais, estaduais e federais. Neste sentido ver: Vilas Operárias. **Folha da Tarde**.Porto Alegre,12 de janeiro 1946,p.4. A Construção de vilas operárias nos bairros do 4º. Distrito. **Diário de Notícias**.Porto Alegre,27 de fevereiro de 1946,p.2.

bairro Passo D'Areia, foi um exemplo pioneiro de utilização dos benefícios dos associados do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários <sup>336</sup> para aquisição de casa própria. <sup>337</sup>

Por outro lado, através de notícias veiculadas em jornais da época, pode-se ter uma idéia das inúmeras dificuldades do distrito operário. Ainda na década de 1940, persistiam diversos problemas, ora com moradores que ainda viviam sem as mínimas condições de conforto, ora com os de saneamento. Evidencia-se, através do já mencionado documento de 1938, do início da gestão de Loureiro da Silva(1937-43) e fruto dos estudos e levantamentos dos engenheiros Ubatuba de Farias e Edvaldo Pereira Paiva, que a municipalidade, ao pretender assegurar “boas condições de habitabilidade às camadas da população, principalmente à massa operária”<sup>338</sup>, ainda lidava com as mesmas questões.

No final da gestão de Loureiro da Silva, Paiva reafirmou que as zonas insalubres da cidade eram as ocupadas pelas classes operárias, sendo que as piores, localizavam-se no vale do Riacho, São João e Navegantes. Os fatores que agravavam esta situação, eram os crônicos problemas dos alagamentos e a ausência de rede cloacal. Quanto à habitação pobre destas áreas, Paiva a caracteriza como: “pequena, mal construída e húmida, sem boas condições de aeração e ensolação e, na maioria das vezes, quando possuem instalações sanitárias, essas são precárias.”<sup>339</sup>

Por fim, este documento reconhecia a existência de um déficit de moradias de baixo aluguel, já que, nesta época, 80% a 90% dos trabalhadores recebiam salários inferiores a 500\$ mensais e que o gasto correspondente era de 30 a 35% deste valor. Uma das causas atribuídas por Paiva, para os altos aluguéis e a

---

<sup>336</sup> Posteriormente, outros institutos também construíram moradias: SESI(1948),IAPB(1949),IAPC(1951),IAPTC(1953).

<sup>337</sup> Conforme noticiado na imprensa, a Vila do IAPI, iria solucionar o problema de 10 mil pessoas, já que em média cada família operária era constituída de 6 pessoas. Ver: Entraves burocráticos dificultam a construção da vila industriaria. **Correio do Povo**. Porto Alegre,22 de março de 1946,p.3.

<sup>338</sup>UBATUBA DE FARIA,Luiz Arthur e PAIVA,Edvaldo Pereira, 1938,op.cit.,p.32.

<sup>339</sup> PAIVA,1942,op.cit.,p.97.

impossibilidade de construção de casas econômicas, era o excessivo preço dos diversos materiais de construção.<sup>340</sup>

Assim, apesar das intenções, as obras em busca das pretendidas melhorias foram muito lentas. Em 1946, a coluna A Cidade, do Diário de Notícias, clamava pelos bairros de São João e Navegantes, “os mais densamente populosos” da cidade:

(...)é residência de eleição dos operários de nosso parque industrial. Lá vivem eles aos milhares(...). Mas vivem mal, porque mercê talvez de capricho dos deuses, o 4º. Distrito é sempre o último a ser bafejado pela brisa do progresso. Era preciso, impunha-se que alguém, alguma entidade viesse a liça terçar armas pelo bairro operário, pela cidade dos pobres.<sup>341</sup>

No entanto, apesar das inúmeras habitações pobres e dos problemas descritos anteriormente, o distrito cresceu e consolidou-se através de uma grande diversidade de usos, funções e tipos de moradias. Como veremos adiante, misturavam-se na mesma área uma série de outras moradias que, por suas características, denotavam diferentes padrões sociais.

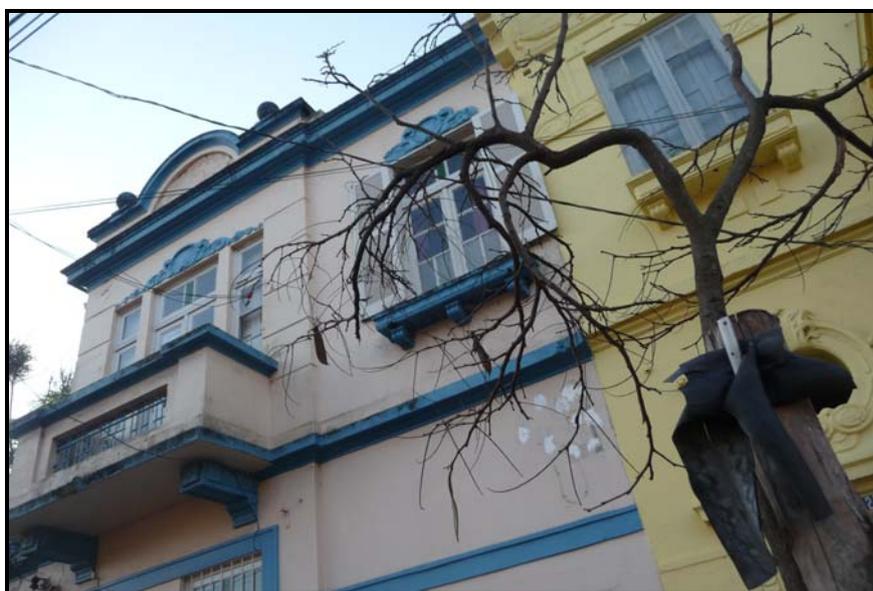


Figura 56 - Foto de antigos sobrados da rua do Parque, atualmente (agosto de 20010).  
Fonte: fotografia de Sílvia Corrêa.

---

<sup>340</sup> Ibid, p.116,117.

<sup>341</sup> A Cidade. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 10 de janeiro de 1946, p.5

Sob este enfoque, depreende-se, a partir do aerofotogramétrico de 1939-41, certas evidências, algumas já relatadas anteriormente, como a baixa ocupação das áreas a norte, em determinados trechos da Sertório, da João Inácio e das adjacências da nova avenida Farrapos, bem como nas proximidades do traçado da estrada de ferro, contrapondo-se às áreas edificadas das proximidades das fábricas Renner e Rio Guahyba. Ao longo da Voluntários da Pátria as ocupações são maiores e os prédios de grande porte evidenciam instalações industriais, depósitos e armazéns. Em contrapartida, os quarteirões compreendidos entre esta via e a Farrapos, demonstram uma grande fragmentação, advinda das pequenas moradias, em fita ou geminadas. Neste contexto destaca-se a rua do Parque pela uniformidade de ocupação e os conjuntos de casas em fita nas proximidades de fábricas, como por exemplo a Wallig, entre Cância Gomes e Almirante Barroso, assim como a Neugebauer, na antiga avenida Germânia(atual Cairú). Na avenida Eduardo (atual Presidente Roosevelt) instalaram-se diversos templos religiosos, sociedades e outras instituições.

Desta forma, uma análise do seu complexo território permite perceber os diversos desníveis existentes, cuja interpretação reforça a idéia de um lugar permeado de contrastes, que subverte os padrões normativos e disciplinares das cidades organizadas.

Por fim, considerando o interesse da casa no seu entendimento unitário, ou seja, conferindo a devida importância aos seus aspectos sociais, e não somente às qualidades arquitetônicas referentes aos componentes técnicos e intenções plásticas<sup>342</sup>, passaremos a verificar algumas edificações residenciais da área em estudo. A análise dos projetos arquitetônicos permite investigar a experiência das suas moradias e, a partir delas, fazer comparações, identificando a introdução de novos elementos, a incorporação de modos e vivências modernos, e a existência de certas particularidades dentro de padrões gerais. É também importante avaliar os elementos de transição, sua ordem espacial e forma de ocupação, assim como as implicações urbanísticas e arquitetônicas para a cidade, no decorrer do século XX.

---

<sup>342</sup> Neste sentido ver: LEMOS, Carlos A.C. **História da Casa Brasileira**. São Paulo: Contexto, 1996, p.11.

A expressão do dinamismo do bairro industrial, nessa época, passa por essa diversidade que constitui a própria história do lugar. Ao mesmo tempo, conforme Veríssimo e Bittar, as várias formas de morar guardam relações semelhantes, que deixam entrever que a sociedade tem uma face, que "pode ser compreendida se percorrermos os corredores de nossas residências e observarmos que a família é o seu principal fator gerador."<sup>343</sup>

---

<sup>343</sup> VERÍSSIMO, Francisco Salvador e BITTAR, William Seba Mallmann. **500 Anos da Casa no Brasil**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999, p.28

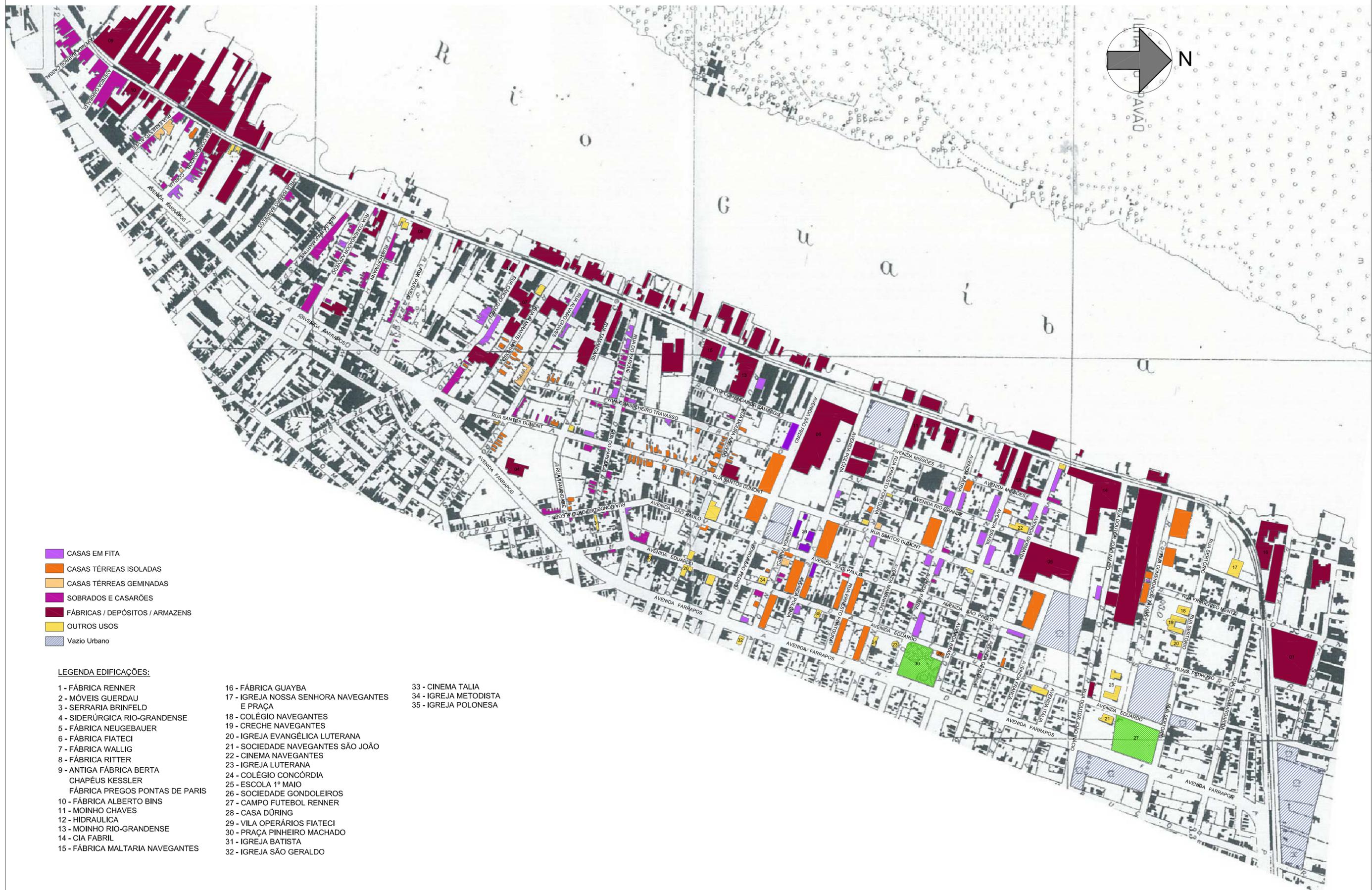


Fig.57- Amostragem de algumas ocupações e usos da área, baseada na Planta da cidade, de 1939-41. Fonte:Mapoteca da Prefeitura Municipal de Porto Alegre(SMOV).Redesenho elaborado por Carla Witt.

## 5 HETEROGÊNEO

A história da cidade é também a história da arquitectura; mas a história da arquitectura é, quanto muito, um ponto de vista, a partir do qual a cidade pode ser vista.<sup>344</sup>

### 5.1 INTRODUÇÃO

Desde os seus primórdios, a zona baixa da cidade era povoada por residências, então situadas em terrenos maiores ou em chácaras que faziam frente para o Guaíba:

Em toda a parte baixa da cidade, à margem das águas, construíram-se e constroem-se diariamente muitas e belas casas; são as que ficam no porto, expostas muitas vezes às inundações, como ocorreu em fins de 1833; mas existia um projeto para a construção de um cais definitivo; por esse meio, espera-se fazer recuar muito as águas e aumentar mais os terrenos da cidade.<sup>345</sup>

Posteriormente, surgiram trapiches, estaleiros, indústrias, armazéns, depósitos e, também, moradias que fizeram parte desse cotidiano, que tinha as fábricas como elementos predominantes. Seguiram-se outros usos e funções, que serviram de suporte à vida daquela comunidade.

A coexistência de múltiplas atividades e a atração de pessoas de diversas etnias, geraram um lugar marcado pela heterogeneidade, que, por outro lado, foi condição de sua animação e prosperidade. Uma vida urbana baseada nestes pressupostos, é garantia de espaços atraentes, segundo alguns urbanistas, que tem em mente que: “ para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato,

---

<sup>344</sup> ROSSI, 1977, op.cit., p. 151.

<sup>345</sup> ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio Grande do Sul (1833-1834)**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983, p.61.

como fenômeno fundamental, as combinações ou as misturas de usos, não os usos separados.”<sup>346</sup>

A fim de combater as políticas de segregação e zoneamentos do planejamento urbano mais ortodoxo, Jacobs propõe a mescla de atividades. Para ela, áreas vazias, estéreis e decadentes são consequência da falta de combinação de usos diversos, capazes de gerar animação e vitalidade. Assim, aponta as falhas do zoneamento, à medida em que a semelhança de usos acarreta monotonia e uma ordem enfadonha. Do ponto de vista estético, a falta de diferenças leva à homogeneidade e ao desnorteamento causado pelas perspectivas visuais uniformes.<sup>347</sup>

Durante algum tempo, este modelo de cidade foi considerado gerador de inúmeros problemas. Alvo de críticas, foi, então, substituído pelo modelo funcionalista, no qual buscava-se uma organização dos espaços segundo os zoneamentos funcionais, em substituição à usual mistura existente nas cidades.<sup>348</sup> A rua tradicional, com sua complexidade e diversidade funcional, era potencialmente oposta aos paradigmas da nova urbanística.

A despreocupação com a separação das funções no bairro industrial de Porto Alegre, bem como a costumeira coexistência de carroças, trens, bondes, automóveis e pessoas no trânsito das ruas, refletem uma espontaneidade, fruto de uma aparente ausência de planificação prévia. Assim, a tais espaços de relativa confusão e desordem, a cidade, regida segundo os pressupostos apresentados, propunha a racionalização e a separação de fluxos; no lugar da proximidade entre residência e trabalho, em meio ao barulho, a fumaça e a poeira das fábricas, contrapunha o ar puro e a tranquilidade de um meio mais adequado para as áreas habitacionais. Enfim, à convivência “promíscua” de usos, corresponderia a lógica da sua diferenciação conforme sua função.

---

<sup>346</sup> JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades americanas**. São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 158.

<sup>347</sup> Ibid, p. 246, 247.

<sup>348</sup> Neste sentido ver: LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. São Paulo: EDUSP, 1993; RONCAYOLO, Marcel. **La ciudad**. Barcelona: Pardós, 1988, p. 126.

Confrontando as relações da cidade tradicional com a moderna, Lamas diz que também modificou-se a importância da fachada na sua morfologia. Enquanto na primeira a comunicação entre o edifício e o espaço urbano se processava através delas, com o advento do urbanismo moderno, os prédios (e suas fachadas) passaram a ter orientação desvinculada do traçado viário. Dispostos como objetos isolados em volta de espaços abertos, estes passaram a ter todos os seus lados visíveis, ou seja, não mais uma fachada principal fazia parte da paisagem urbana, mas todas.<sup>349</sup>

Desta maneira, alteraram-se também, as relações entre a rua e a edificação, já que encostada nas laterais, as fachadas, através de seus planos frontais sucessivos, constituíam elos de ligação com o espaço urbano e linha de transição entre público e privado.

A excessiva preocupação em zonificar e distribuir os usos acarretou diversos problemas urbanos:

A organização distributiva da cidade em áreas funcionalmente especializadas provocou a perda de residências nas áreas centrais e perda de outras funções nas áreas habitacionais, retirando vida e animação às primeiras nos períodos noturnos e fins de semana e gerando a monotonia e problemas sociais nas segundas; e também congestionamentos de trânsito e custosos movimentos pendulares da população.<sup>350</sup>

Segundo estas análises, a coexistência de residências mescladas às outras funções constituía-se em fator de animação dos espaços e de qualificação da vida coletiva. Estas características acabaram se perdendo à medida em que a cidade passou a ser desenhada à partir da segregação habitacional e em prol das questões de ordem funcional. Assim, subdividida e sem sobreposições, foi superada a complexa organização funcional da rua tradicional, bem como os alinhamentos das edificações ao longo das mesmas, que caracterizavam a criticada rua corredor.

---

<sup>349</sup> LAMAS, José. **Morfologia Urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian-Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, p.94,95.

Também neste sentido, Collins referindo-se à analogia mecânica do Movimento Moderno, diz que esta teve como consequência mais desastrosa, a tendência dos edifícios serem “tratados como objetos isolados, colocados arbitrariamente na paisagem urbana”, e não como parte do ambiente em que estão implantados.

COLLINS, Peter. **Los ideales de La arquitectura moderna; su evolución(1750-1950)**. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

<sup>350</sup> LAMAS, 1993, op.cit., p.345.

A homogeneidade e a monotonia resultantes da excessiva ordem enfadonha de que fala Jacobs<sup>351</sup>, se contrapõe à quase ausência de ordem de certos territórios semelhantes à área em estudo, que se formaram através da adição de diferentes fragmentos que foram definindo a sua paisagem. Uma atmosfera miscigenada também se efetiva através de um pluralismo democrático representado por diversas formas de morar que, por si, refletem convivências de estratos sociais distintos.

Tendo em vista a abordagem apresentada e sua originalidade enquanto outra forma de modernidade urbana, passaremos a refletir, a partir de uma amostragem de diversas tipologias<sup>352</sup> arquitetônicas habitacionais do distrito industrial, acerca das transformações e usos significativos dos seus espaços e sua inserção na cidade.

Nesse caso, a casa, como elemento de fixação e fundamento material da família, será considerada também sob o ponto de vista do espaço e lugar da existência familiar. Sob este ângulo, Perrot evidenciou, nas classes populares urbanas européias, a forte afirmação do “duplo desejo de um lugar e um espaço para si”, na segunda metade do século XIX.<sup>353</sup>

A casa, além da sua evidente função prática, assim como toda a arquitetura, é configurada por fantasias e ideais. Desta forma, em alguns casos, ela converteu-se em objeto pitoresco e, em outros, reprodução de inúmeras tendências, modismos e pastiches.

---

<sup>351</sup> JACOBS, 2000, op.cit., p. 246, 247.

<sup>352</sup> A noção de tipologia pressupõe a idéia de tipo. Num sentido genérico Gregotti utiliza-o como: a- “modelo de onde se extrai cópias e esquemas de comportamento (enquanto resume os traços característicos de um grupo de fenômenos); b- como conjunto de traços característicos, cuja descoberta, num fenômeno determinado, nos permite sua classificação”.

GREGOTTI, Vittorio. **Território da arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1978, p. 147, 148.

Para Argan, tipo “é a constante que se transmite através das mudanças históricas, uma espécie de núcleo ao redor do qual se aglomeraram e coordenaram em seguida os desenvolvimentos e as variações de formas, de que era suscetível o objeto.” ARGAN, Giulio. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p. 201.

Utilizando-se da definição de Quatremère Quincy de tipo e modelo (tipo não representando a imagem de algo a ser copiado e modelo como objeto a ser repetido tal qual é), Rossi escreveu que “em tudo é necessário um antecedente; nada em nenhum gênero vem do nada”. Diferentemente do modelo, “nenhum tipo se identifica com uma forma” apesar de que “todas as formas arquitetônicas sejam recondutíveis a tipos”. ROSSI, 1977, op.cit., p. 43, 44.

<sup>353</sup> Neste sentido ver: PERROT, 1995, op.cit., p. 307, 309, 316.

Estas disposições, que tratam da incorporação espontânea, nas fachadas das edificações dos setores médios e populares urbanos, de novas linguagens, elementos arquitetônicos singulares, desenhos ou detalhes transformados em símbolos, pode-se ligar ao termo “circularidade” da cultura. Sob semelhante olhar, Ginzburg, sem falar em subordinação de alguma das partes, utiliza esta idéia na abordagem de afinidades entre culturas dominantes e subalternas - elementos da cultura popular e das classes dominantes- através de um “relacionamento circular” feito de influências recíprocas pois:

Com muita frequência idéias ou crenças originais são consideradas, por definição, produto das classes superiores, e sua difusão entre as classes subalternas um fato mecânico de escasso ou mesmo de nenhum interesse.<sup>354</sup>

Assim, olhando a cidade sob um ponto de vista mais plural, a produção arquitetônica mesclada dos bairros da zona norte da cidade, tradicionais protagonistas de representações populares e de uma produção menos intelectualizada e, por vezes, marginalizada, constitui novo horizonte no campo da arquitetura, à medida que, ao “aumentar a pluralidade da memória arquitetônica” contribui-se significativamente “para uma maior diversidade e riqueza cultural de uma região”.<sup>355</sup>

---

<sup>354</sup>GINZBURG,Carlo.O queijo e os vermes.O cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição. São Paulo:Companhia das Letras,1976,p.13,17.

A idéia de circularidade foi em termos semelhantes proposta por Mikhail Bakhtin.Ibid,p.13. Sob outro enfoque, alguns autores utilizam o termo apropriação: “a arquitetura popular aprende a se apropriar de determinados elementos presentes no cotidiano, transformando-os em símbolos que lhe permite estar de acordo com a estética vigente”. OLIVEIRA, Luciana de Lima; DIAS, Paulo Renato Ramos.”A presença do Art Déco na Arquitetura do Subúrbio Carioca.” In: Art Déco na América Latina- Iº Seminário Internacional.Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Urbanismo/Centro de Arquitetura e Urbanismo; PUCRJ, 1997,p.186.

<sup>355</sup>UNES,2001,op.cit. ,p.18.

## 5.2 CASAS EM FITA



Figura 58 - Conjunto de casas em fita da rua do Parque (agosto de 2010)  
Fonte: Foto de Silvia Corrêa.

Estreitas e longas são as unidades construídas em fita, formando sucessões de casas justapostas e contínuas ao longo da rua. Com fachadas abrindo diretamente para o logradouro, ou antecidas de pátio frontal, com cumeeiras paralelas ou perpendiculares ao alinhamento, consistiram em uma solução amplamente adotada, no caso da habitação unifamiliar de caráter econômico. No contexto de coexistências de múltiplas tipologias das grandes cidades, Panerai destaca as casas sequenciais como uma proposta urbana qualificada e atestada pela sua antiguidade. Constituem fórmula clara, estável e contínua, no que tange à definição de espaços público e privado, desde as construções de “caridade” na idade média, ou as tradicionais casas agrupadas das cidades jardins, até as sistematizadas pela habitação social e operária. Nelas, os padrões urbanos são refletidos através das fachadas sobre a rua, enquanto o lugar das atividades

individuais fica por conta do espaço posterior da parcela, onde o crescimento da habitação é permitido, sem afetar a linguagem pública do conjunto.<sup>356</sup>

Estudos sobre casas urbanas de diversos lugares, têm demonstrado a constância da solução da tipologia estreita e longa, quando se considera o caso de moradias para classes menos abastadas. Com testadas que variam entre 5,00 a 7,00 metros, mantém uma configuração espacial comum através da disposição dos ambientes sociais na frente e os íntimos e de serviço atrás.<sup>357</sup>

Desta forma procedem as casas de construções compactas, que se estendem ao longo das ruas das cidades coloniais do Brasil, de cuja influência portuguesa procedem a tendência em manter certa uniformidade, oriunda dos alinhamentos junto às calçadas e das paredes externas encostadas nos lotes. Torres e chanfros constituíam as variações, utilizadas principalmente nas esquinas. De um modo geral, as residências soltas, rodeadas de terrenos com jardins, hortas e pomares, eram peculiares dos arredores das cidades, enquanto que as construídas no alinhamento e justapostas umas às outras, eram usuais das áreas mais centrais. O tipo de sociabilidade induzido neste caso, tem a rua como espaço comunitário e as relações entre vizinhanças mais efetivas. Diferenciavam-se dos modelos de casas burguesas, que mantinham-se afastadas dos limites do terreno e por vezes eram constituídas de porões altos, condições que propiciavam que as intimidades fossem mais preservadas, além de melhorar as questões de insolação e aeração.

Conjuntos de casas térreas, estreitas e longas, também eram conhecidas como casas de porta e janela, geralmente modestas moradias construídas de chão batido, nas quais a ausência do forro deixava com que a estrutura do telhado ficasse aparente na parte interna. Macedo refere-se às casas de porta e janela da cidade de

---

<sup>356</sup> PANERAI, Phillippe. **Projectar la ciudad**. Madrid: Celeste, 2002, p.63,67.

Também neste sentido, Marx diz que: "alinhar, fazer alinhamento ou simplesmente alinhamento foi sempre estabelecer a fronteira entre o espaço público e privado". MARX, Murilo. **Cidade no Brasil em que termos?** São Paulo: Studio Nobel, 1999, p.79.

<sup>357</sup> Neste sentido ver: BITTENCOURT, Doris M.M. **Casas residenciais em Porto Alegre em fins do século XIX e início do século XX**. São Paulo, 1996. Tese de Doutorado em Arquitetura, USP, p.90.

Rio Pardo(RS), formando fitas que seguiam o esquema econômico da opção pela testada diminuta e o aproveitamento das paredes laterais para duas moradias.<sup>358</sup>

Correia constatou que nas construções de moradias para trabalhadores brasileiros há uma expressa tendência à utilização da tipologia usual das casas de porta e janela, com fortes traços da arquitetura tradicional brasileira. Apesar da estreita filiação aos modelos do exterior, frequentemente também eram incorporados alguns elementos do ecletismo, essencialmente nas moradias dos funcionários mais graduados.<sup>359</sup>

No nosso país, excetuando-se os casos dos cortiços, em que o nível de degradação era grande, as casas térreas, estreitas e longas desempenharam importante função social, à medida em que proporcionavam às famílias de menores posses, um lugar onde fosse possível o desenvolvimento do ciclo familiar.<sup>360</sup>

A casa portoalegrense térrea, reduzida a um único cômodo, foi explorada pelo mercado imobiliário das primeiras décadas do século passado, no intuito de destiná-la à classe trabalhadora dos diversos bairros da capital. Mas, muitas vezes, a habitação salubre preconizada pelos técnicos e higienistas do início do século XX, era precária, chegando a confundir-se com cortiços, ou seja, duas fileiras de cômodos, separados por uma circulação estreita, sendo que nos fundos localizavam-se os tanques e privadas para uso comunitário.<sup>361</sup> Em alguns casos, constituíam conjuntos de diversas casas perpendiculares ao alinhamento da rua, formadas por sucessões de quatinhos. Em determinados exemplares, os dormitórios não ultrapassavam a 10,00 metros quadrados, havendo a previsão de cozinha e latrinas comuns. Nas piores condições, eram executados de madeira com cobertura de zinco.<sup>362</sup>

Assim, em 1918, o engenheiro João Fagundes de Mello advertia às municipalidades no sentido de fixarem dimensões para áreas mínimas e a

---

<sup>358</sup>MACEDO,Francisco Riopardense de.Arquitetura luso-brasileira. In: WEIMAR, Günter(org.). **A Arquitetura no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre:Mercado Aberto, 1987,p.88.

<sup>359</sup>CORREIA,1998,op.cit., p.16.

<sup>360</sup>BITTENCOURT,1996,op.cit.,p.153.

<sup>361</sup>LEMOS,1996,op. cit., p.59

<sup>362</sup>Neste caso ver: BITTENCOURT,1996,op.cit., p. 710,711.

necessidade de cuidados com as questões de aeração e iluminação das moradias, de forma a garantir as condições de higiene. Sobre esta abordagem exemplifica o caso da então capital do país, através deste curioso texto:

Deus nos livre de terremotos no Rio de Janeiro, mas como se obrigaria a cidade á demolição dessas gaiolas, desses antros que ninguém vê, chamados os fundos das casas, e que são, entre outras, uma das poderosíssimas origens do péssimo estado sanitário da corte?  
As construções são péssimas e quase toda a sua totalidade. Cuida-se mais do efeito para quem passa pela rua, do que do conforto para quem mora dentro. Partilha da perniciosa fraqueza de que por fora tudo seda e rendas e por baixo fraldas esfarrapadas. O Rio de Janeiro precisa de habitações próprias para o clima.<sup>363</sup>

No tocante à área em estudo, desde sua origem caracterizou-se por situações de coexistência e diversidade de tipos de edificações. Neste contexto, a implantação da tipologia em fita configurou-se de diferentes maneiras, principalmente a partir do final da década de 1920 e na de 1930. Porém, é importante salientar que, nos processos analisados, não se evidenciaram projetos de vilas operárias com a sistematização de uma política social mais complexa voltada ao operariado, aos moldes da Vila Maria Zélia em São Paulo<sup>364</sup>. Construíram-se, sim, agrupamentos de casas destinadas à moradia operária, que formavam conjuntos de pequenas edificações enfileiradas nas proximidades das fábricas. Apesar das imprecisas referências de algumas fontes acerca das más condições da habitação operária, também não foram encontrados, na pesquisa dos microfimes, casos de projetos de “cortiços”, baseados na tradicional viela central, com casas enfileiradas em ambos os lados.<sup>365</sup>

Desta forma, destaca-se o projeto, já comentado anteriormente, da conhecida vila operária da Fiateci (**Figura 59**-proc.560/1919)<sup>366</sup>, ou seja, da indústria têxtil localizada na Voluntários da Pátria esquina com avenida São Pedro. A partir da

---

<sup>363</sup>MELLO, João Fagundes de. A Edificação no Rio Grande do Sul e a sua Regulamentação. **EGATEA**. Porto Alegre, n.5, set. , vol. IV, 1918, p.207,208.

<sup>364</sup> A Vila Maria Zélia, assim como a fábrica, foram construídas em terras que iam do rio Tietê, até a avenida Celso Garcia, adquiridas por Jorge Street em 1912. TEIXEIRA, 1990, op.cit., p.75.

<sup>365</sup> Bonduki caracteriza estas habitações como: de má qualidade e distribuição dos aposentos, quase sempre sem luz e ventilação necessária, carência de saneamento do terreno onde estão construídas e desprezo pelas mínimas regras de higiene doméstica. BONDUKI, 2004, op.cit.p.24.

<sup>366</sup> Proc. 560/1919, proprietário: Companhia Fiação e Tecidos Porto-alegrense, avenida Industrial, resp. técnico: Jacob Pufal.

iniciativa dos proprietários, foi construído um conjunto de residências em fita nas proximidades da indústria, destinadas a acomodar seus funcionários em moradias que buscavam padrões adequados de casa econômica, ao mesmo tempo em que promoviam habitações dignas e higiênicas aos trabalhadores.

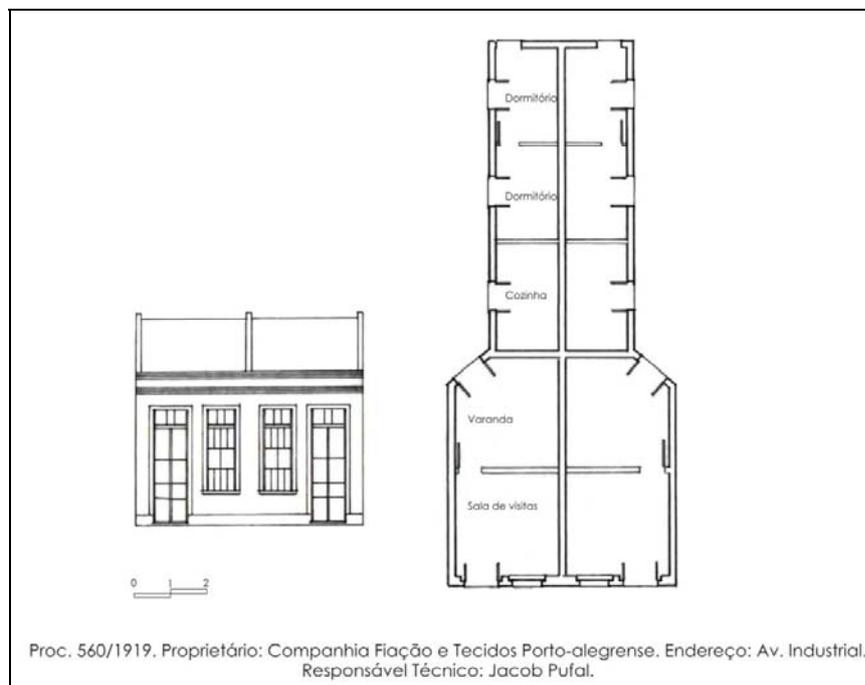


Figura 59 - Proc. 560/1919.

Lemos lembra que a expressão “casa operária” designava simplesmente uma casa pequena, em geral constituída de três ou quatro cômodos: sala, quarto e cozinha, sendo que a “casinha” ficava no quintal. O conjunto destas residências, formando quarteirões de casas, construídas por industriais, ao lado das fábricas, para seus empregados, logo foram chamadas pelo povo de vilas.<sup>367</sup>

Ao estudar a construção de casas operárias por industriais, Correia destaca que seu fornecimento teve antecedentes antigos na sociedade brasileira, como o caso da experiência das senzalas. Já no núcleo fabril de Pedra, localizado no sertão nordestino e onde a população trabalhadora era na maioria constituída por retirantes da seca de 1915 ou foragidos da justiça, a autora concorda que a intenção era a de arregimentar camponeses sertanejos para sua fixação, controle e transformação em operários eficientes, através da promoção de espaços organizados e lares regrados.

<sup>367</sup> LEMOS, 1996, op.cit., p.60.

Salienta também que, na elaboração de projetos de núcleos fabris, buscava-se a transposição das idéias de multiplicidade, racionalidade e repetição, utilizadas na produção em série, através de disposições espaciais com tendências à monotonia e uniformidade, restringindo a utilização de elementos decorativos, considerados supérfluos. Este despojamento solidarizava-se com os requisitos de economia que norteavam os projetos.<sup>368</sup>

As pequenas moradias construídas em grupos constituíram tipologia característica do processo de urbanização e de ocupação do espaço urbano nas proximidades das fábricas, como o conjunto de dez unidades, de 1908(Figura60-proc.11/1908)<sup>369</sup>, situado na antiga avenida Germânia(atual Cairú), nas adjacências da fábrica Neugebauer. Outras edificações semelhantes, caracterizadas por um programa mínimo, também foram construídas nestas proximidades, evidenciando uma repetição das funções básicas da casa operária, constituídas de sala, quarto(alcova), varanda e cozinha.

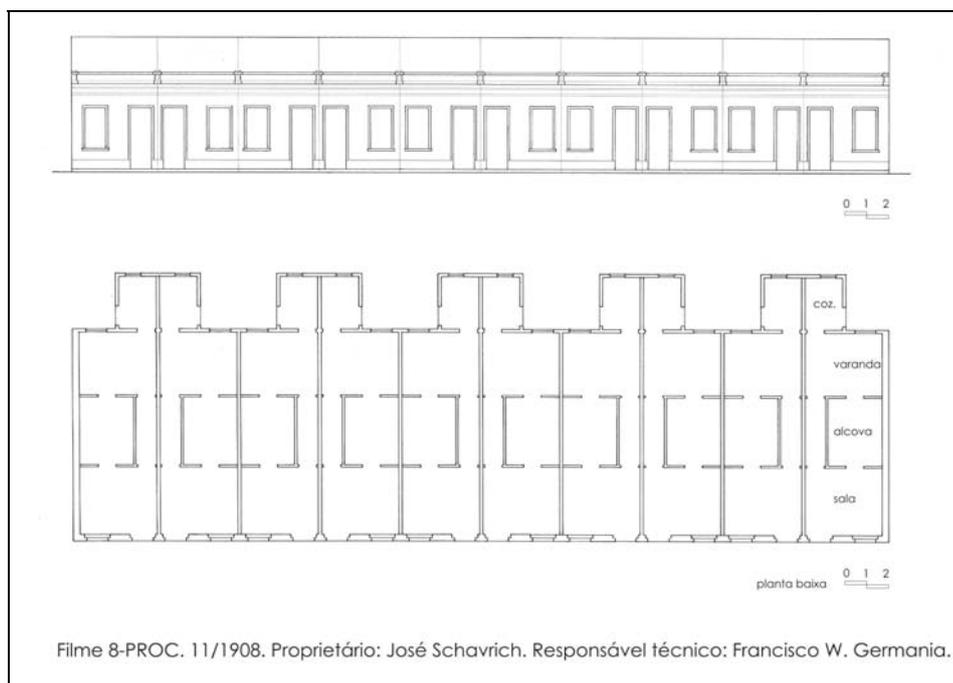


Figura 60 - Proc. 11/1908.

<sup>368</sup> CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: Plano e cotidiano Operário do Sertão**. Campinas (S.P.): Papyrus, 1998, p. 17, 18, 100.

Correia salienta a diferença existente entre núcleos fabris, conjuntos isolados, distante das regiões urbanizadas, de vilas operárias, características de cidades e subúrbios. Ibid, p. 10.

<sup>369</sup> Filme 008, proc. 11/1908, proprietário: José Schavrich, resp. téc. Francisco W., avenida Germânia.