

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DANIELLE HEBERLE VIEGAS

**ENTRE O(S) PASSADO(S) E O(S) FUTURO(S) DA CIDADE:  
UM ESTUDO SOBRE A URBANIZAÇÃO DE CANOAS/RS (1929-1959)**

Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino

Orientadora

PORTO ALEGRE

2011

DANIELLE HEBERLE VIEGAS

**ENTRE O(S) PASSADO(S) E O(S) FUTURO(S) DA CIDADE:  
UM ESTUDO SOBRE A URBANIZAÇÃO DE CANOAS/RS (1929-1959)**

Dissertação apresentada como requisito parcial  
à obtenção do título de Mestre em História  
junto ao Programa de Pós-Graduação em  
História da Faculdade de Filosofia e Ciências  
Humanas da Pontifícia Universidade Católica  
do Rio Grande do Sul

Orientadora: Profa. Dra. Núncia Santoro de  
Constantino

Porto Alegre, 2011

## Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

V656e Viegas, Danielle Heberle

Entre o(s) passado(s) e o(s) futuro(s) da cidade : um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS (1929-1959) / Danielle Heberle Viegas. – Porto Alegre, 2011.

184 f. : il.

Diss. (Mestrado em História) – Fac. de História, PUCRS.  
Orientadora: Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino

1. Canoas (RS) – História. 2. Urbanização – Canoas.  
3. Cidades Metropolitanas. 4. Migração. I. Constantino, Núncia Santoro de. II. Título.

CDD 981.651

Bibliotecária Responsável: Salete Maria Sartori, CRB 10/1363

DANIELLE HEBERLE VIEGAS

**ENTRE O(S) PASSADO(S) E O(S) FUTURO(S) DA CIDADE:  
UM ESTUDO SOBRE A URBANIZAÇÃO DE CANOAS/RS (1929-1959)**

Dissertação apresentada como requisito parcial  
à obtenção do título de Mestre em História  
junto ao Programa de Pós-Graduação em  
História da Faculdade de Filosofia e Ciências  
Humanas da Pontifícia Universidade Católica  
do Rio Grande do Sul

Orientadora: Profa. Dra. Núncia Santoro de  
Constantino

Aprovada com louvor em 15 de março de 2011.

**BANCA EXAMINADORA**

Profa. Dra. Rejane Silva Penna – Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Draiton Gonzaga de Souza – PPG Filosofia PUCRS

Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino – PUCRS (Orientadora)

Para Caren, presença constante, mesmo na ausência.

À memória de minha bisavó, Ida Rosa Bloedow Berger (1918-2009), e ao pequeno Luigi, por simbolizar a continuidade de nossa história familiar, que muito tem relação com Canoas.

Àqueles que construíram e que constroem as suas existências na cidade, dia-a-dia.

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à minha família, pelo apoio e pelo amor incondicional. “*The long and winding road always leaves me beat your door*”. Para meus pais, Everton e Márcia, pelo exemplo de vida e por sempre acreditarem em mim, dando-me suporte emocional e material para a realização de grande parte de minhas tarefas e de meus sonhos. Agradeço, também, à minha avó Dilce, pelo cuidado e pelo carinho. Ao meu irmão Rodrigo, pelo afeto construído. Para Adriana & Leandro, presenças constantes; e, claro, ao Luigi e à Lucy, pelos momentos de pura descontração.

À PUCRS, por ter recebido uma Lassalista de muitos anos nos seus corredores e salas de aula que, a partir de agora, também se tornaram lugares memoráveis, muito por conta das experiências trocadas com colegas, professores e funcionários. Neste sentido, agradeço:

- Notoriamente, à minha orientadora Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino, por ter me acolhido com respeito e generosidade, acreditando no potencial de meu projeto, mesmo em sua fase mais imatura; também por sua compreensão e competência ao auxiliar-me na execução deste trabalho. Igualmente, eu lhe agradeço por ter-me dado liberdade para desenvolver a pesquisa sem deixar de zelar, em nenhum momento, por sua qualidade final, manifestando-se através observações criteriosas sobre minhas escolhas e recortes.

- À Carla e Adílson, pela disposição constante para o cumprimento de questões burocráticas e outras.

- Aos Professores Doutores René Gertz, Charles Monteiro, Jurandir Malerba, pelo auxílio específico no estudo de minha temática.

- A todos os colegas, amigos e amigas com quem compartilhei conhecimento, diversão e, por vezes, angústias durante o Mestrado, especialmente: Ariane Arruda, Joana Schossler, Marcelo Vianna, Lisiane Motta, Helen Ortiz, Daiane Bittencourt, Débora Castro, Kellen Bammann, Luciana de Oliveira, Carolina Etcheverry, Ângela Pomatti, Daniela Milano, Ana González, Leonardo Conedera, Caiuá Al-Alam, Julia Simões e Karina Kerpen.

À CAPES, pelo financiamento integral desta pesquisa desde o seu momento inicial.

Obrigada, ainda, aos amigos de sempre: Caren Aline Morsch Radtke & família; Fabiana Contatto dos Santos & família; Fábio Bastos Rufino & Iara Carvalho; Daniel Etchegaray & Cláudia Alves. À Valentina Metsavaht Cará (Vavá) e Geraldo Strassburger Junior (Alemão), por tudo de bom que a memória pode cuidadosamente preservar. Também Camila Silva, Gabriel Saikoski, Juliana Robin, entre outras pessoas que, talvez injustamente, não estejam aqui nominadas, mas que contribuíram para a realização deste trabalho, que é a

materialização de uma pesquisa de alguns anos e que envolveu, portanto, muitos auxílios desde a sua origem à síntese final.

Agradeço imensamente (e novamente) à Caren, “amiga mais chegada do que irmã” que, com o exemplo de seu trabalho junto às crianças da Guiné-Bissau, fez parecer que tudo que fazemos por aqui ficasse, por vezes, pequenino.

Também sou grata à todos os professores do tempo de minha Graduação no Unilasalle, especialmente:

- À Profa. Dra. Rejane Penna, que sempre acreditou no potencial de estudo da cidade de Canoas e fez isso com competência; agradeço o seu apoio para o meu ingresso no Mestrado e pelos ensinamentos partilhados.

- À Profa. Dra. Cleusa Maria Gomes Graebin por, ainda em idos de 2004, ter-me desafiado com as inúmeras possibilidades que compunham a História de Canoas; pela parceria e oportunidades disponibilizadas.

- Ao Professor Ms. Rodrigo Lemos Simões, pelo auxílio durante todas as fases de minha jornada acadêmica e pela cumplicidade na troca de ideias e leituras.

Obrigada, ainda, à Margareth da Silva Escobar, historiadora que, com competência (e paciência), assumiu comigo o compromisso de pesquisar em um acervo em plena fase de reorganização. Agradeço, também, à outra colega de profissão – Sandra Simone Graciano, por fazer com que eu sempre me sentisse “em casa” quando da visita ao Museu e ao Arquivo Histórico La Salle; também, à Iolanda Finkler, à Eliete Santos, à Leila da Silveira e aos demais funcionários da Prefeitura Municipal de Canoas que me auxiliaram no arranjo desta pesquisa.

A Gustavo Azambuja Feix, pela tradução apurada dos artigos em Língua Francesa.

À Profa. Ms. Adriana Selau Gonzaga, pela compreensão e pela competência para executar a revisão deste texto.

Aos rapazes da *Genéricos Rock Cover Band*, pelas noites de boa música.

Obrigada, enfim, àquele que eu nunca chamei pelo nome, mas que sempre atendeu pela palavra *amor*: Robertso Maestro, o *Mano*, pelo carinho e pelo companheirismo; pelos obstáculos superados e pelos desafios assumidos; por tudo o que envolve o passado e o futuro além desta Dissertação.

*Sólo una cosa no hay: es el olvido.*

Jorge Luis Borges

## RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo principal de analisar as especificidades da urbanização da cidade de Canoas/RS, entre as décadas de 1930 e 1960. O problema de pesquisa está vinculado às relações entre os processos de (i)migração e metropolização na formação urbana da cidade entre os anos de 1929 e 1959. O período destacado é caracterizado por uma transformação vertiginosa em Canoas, que envolveu a projeção de diversos futuros possíveis para a cidade. Nesse sentido, esse estudo tem em conta as tipologias de cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial — usualmente atribuídas à Canoas —, como projetos ativos dentro do desenvolvimento urbano da urbe, e não somente como referências narrativas. A abordagem metodológica do estudo em questão envolveu fontes qualitativas e quantitativas, tais como dados censitários e estatísticos, periódicos, planos urbanísticos, Plantas e documentos administrativos diversos, oriundos do Poder Público e Privado. O uso da História Oral como uma metodologia de pesquisa forneceu subsídios interessantes para uma reconstrução do desenvolvimento da cidade de Canoas na segunda metade do século XX a partir de outras possibilidades, senão as usualmente atribuídas à cidade. A pesquisa encontra a sua justificativa no suprimento da lacuna historiográfica referente ao estudo de cidades metropolitanas no Brasil.

**Palavras-chave:** Canoas/RS; Urbanização; Cidades Metropolitanas; Migração; História Urbana.

## **ABSTRACT**

This paper aims to analyze the main characteristics of urbanization in Canoas / RS, from the 1930 and 1960. The research problem is linked to relations between the processes of (im) migration and metropolis in the formation of the town between the years 1929 and 1959. The period studied is characterized by a precipitous change in Canoas, which involved the projection of several possible futures for the city. Thus, this study takes into account the types of resort town, bedroom community and industrial city - usually attributed to Canoas - as active projects within the urban development of the city, not only as references narratives. The methodological approach of the study in question involved both qualitative and quantitative sources such as census data and statistical journals, urban plans, plant sand various administrative documents, originating from the Public and Private. The use of oral history as a research methodology provided information of interest to a construction of the development of the city of Canoas in the second half of the twentieth century from other possibilities, but those usually attributed to the city. The research finds its justification in the supply of historiographical gap concerning the study of metropolitan cities in Brazil.

**Keywords:** Canoas/ RS, Urbanization, Metropolitan Areas, Migration, Urban History.

## LISTA DE IMAGENS

Figura 1 – Postal com imagem da “Estação de Canôas”, 1910 Acervo UPHAM Canoas.	36
Figura 2 – Detalhe de uma Planta que evidencia o território de Canoas, em 1879 Acervo AHRs.	39
Figura 3 – Planta das terras de Olavo Ferreira, 1895 Acervo UPHAM Canoas.	40
Figura 4 – Planta da área central do povoado de Canoas, 1914 Acervo UPHAM Canoas.	41
Figura 5 – Planta do povoado de Canoas, 1935 Acervo UPHAM Canoas.	44
Figura 6 – Planta do loteamento da <i>Villa Nictheroy</i> , 1931 Acervo UPHAM Canoas.	47
Figura 7 – Anúncio de vendas do loteamento Nictheroy em Canoas, 1933 In: PENNA, Rejane (coord.). <b>Niterói</b> . 2. ed. rev. Canoas: Ed. La Salle, 2004b. (Canoas: para lembrar quem somos, n. 2).	48
Figura 8 – Fotografia aérea do Frigosul e vila anexa à empresa. Década de 1950 Acervo UPHAM Canoas.	53
Figura 9 – Planta da Praça Matriz para Canoas, 1938 Acervo UPHAM Canoas.	57
Figura 10 – Ingresso para o Comício realizado em área pública pela Comissão Pró-Melhoramentos, 1933 Acervo particular de Jesus Pfeil.	60
Figura 11 – Mapa da área total do Município de Canoas, 1939 In: TEJO, Limeira. <b>Município de Canoas</b> . Porto Alegre: Departamento Estadual de Economia e Estatística, 1939.	67
Figura 12 – Planta de situação da Vila Mauá dentro da cidade de Canoas, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	79
Figura 13 – Plano geral de urbanização da Vila Popular Mauá, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	83
Figura 14 – Perspectiva detalhada do Centro Cívico da Vila Mauá, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	84

Figura 15 – Perspectiva detalhada do Parque Recreativo da Vila Mauá, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	85
Figura 16 – Fachada de casa-tipo da Vila Popular Mauá, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	86
Figura 17 – Disposição interna de casa-tipo da Vila Popular Mauá, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	87
Figura 18 – Planta do território de Canoas que apresenta as áreas inundáveis da cidade (“A” e “B”), 1948. Acervo IPH UFRGS.	96
Figura 19 – Detalhe da área projetada para ser a zona industrial em Canoas, 1948 Acervo IPH UFRGS.	97
Figura 20 – Planta da “Vila Fernandes” anexa a uma propaganda de vendas de terrenos no local, janeiro 1940 Acervo UPHAM Canoas.	99
Figura 21 – Planta geral do Projeto de Reurbanização de Canoas, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	103
Figura 22 – Detalhe do Planejamento do Centro Cívico de Canoas, 1944 Acervo UPHAM Canoas.	103
Figura 23 – Projeto de loteamento da Vila Fernandes, 1948 Acervo UPHAM Canoas.	109
Figura 24 – Plano de loteamento da Sociedade Imobiliária Longoni, 1949 Acervo UPHAM Canoas.	110
Figura 25 – Planta de Vila Ideal, 1953 Acervo Instituto Canoas XXI.	125
Figura 26 – Anúncio de venda de terrenos na Vila Mathias Velho, 1953 Jornal <i>Canoas em Marcha</i> (Canoas), 11/04/1953.	130
Figura 27 – Propaganda da venda de terrenos na Vila Igara, 1953 Jornal <i>Canoas em Marcha</i> (Canoas), 25/04/1953.	132
Figura 28 – Anúncio de venda de terrenos na Vila São Luiz, 1959 Jornal <i>Folha de Canoas</i> (Canoas), 20/09/1959.	132
Figura 29 – Anúncio de venda de terrenos da Imobiliária Guarani Ltda., 1956 Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 03/03/1956.	133

Figura 30 – Anúncio de venda de terrenos da Territorial Cedro, 1956 Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 05/03/1956.	134
Figura 31 – Nota sobre a organização da Imobiliária Colonial Ltda., 1955 Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 2ª semana de março de 1955.	134
Figura 32 – Nota publicada sobre a organização da Imobiliária Colonial Ltda., 1955 Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 2ª semana de março de 1955.	135
Figura 33 – Nota publicada sobre a reunião dos investidores da Imobiliária Colonial Ltda., 1955 Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 3ª semana de março de 1955.	135
Figura 34 – Mapa de Canoas com destaque à sugestão de zona industrial a ser implantada no segundo distrito, 1956. Jornal <i>O Momento</i> (Canoas), 05/03/1956.	146
Figura 35 – Anúncio de vendas de terrenos na Vila Mathias Velho junto à propaganda do hipódromo que estava sendo construído no mesmo loteamento, 1953 Jornal <i>Canoas em Marcha</i> (Canoas), 31/07/1953.	152
Figura 36 – Vista oeste de Canoas, 1952 Acervo MAHLS.	157
Figura 37 – Vista da área central de Canoas, 1952 Acervo MAHLS.	158
Figura 38 - Vista da zona sudeste de Canoas, 1952 Acervo MAHLS.	158
Figura 39 – Vista em direção ao Instituto São José, 1952 Acervo MAHLS.	158
Figura 40 – Vista sobre as residências da área central de Canoas, 1952 Acervo MAHLS.	159
Figura 41 – Vista sobre a área central de Canoas a partir do Instituto São José, 1952 Acervo MAHLS.	160

**Nota:** para obter maiores detalhes sobre as fontes de pesquisa e seus respectivos acervos de consulta bem como possuir as imagens em melhor resolução, por favor, entre em contato através do e-mail: [danielle.viegas@hotmail.com](mailto:danielle.viegas@hotmail.com).

## **LISTA DE SIGLAS**

AHRS - Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

AHMSAV- Arquivo Histórico Municipal Sezefredo Azambuja Vieira

FEE - Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IC XXI- Instituto Canoas XXI

IPH- Instituto de Pesquisas Hidráulicas

MAHLS – Museu e Arquivo Histórico La Salle

MCSHJC- Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa

PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

RS - Rio Grande do Sul

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UPHAM – Unidade de Patrimônio Histórico, Arquivo e Museu da Prefeitura Municipal de Canoas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	14
I. Sobre o destino de Clarissa e outros	14
II. Por outras leituras (e escritos) sobre cidades metropolitanas	21
III. Mapa de uma narrativa	26
<b>1 A CIDADE E SEUS ESPELHOS</b>	30
1.1 A(s) cidade(s) diante de si: a paisagem urbana de Canoas na década de 1930	30
1.1.1 Cenário I: reminiscências de um ponto de veraneio	32
1.1.2 Cenário II: anúncios de uma cidade dormitório	43
1.1.3 Cenário III: verso de uma cidade industrial, reverso de uma cidade operária	50
1.2 <i>Canôas a navegar no mar de uma imaginação progressista...:</i> a busca da Emancipação através da urbanização	54
1.2.1 <i>Luz e força para o povoado!:</i> a Comissão Pró-Melhoramentos	56
1.2.2 <i>Canoenses, uni-vos!:</i> a instalação do Terceiro Regimento de Aviação Militar	62
1.2.3 <i>Mutatis Mutandis:</i> Canoas, uma cidade emancipada	65
<b>2 A CIDADE E A METAMORFOSE</b>	69
2.1 De dormitório à sala de visitas de Porto Alegre: o desenvolvimento urbano de Canoas	69
2.1.1 <i>Tudo está ainda por fazer:</i> os primórdios da urbanização da cidade	70
2.2 Um outro futuro para o passado de Canoas	77
2.2.1 Ao abrigo das águas: a idealização da Vila Popular Mauá	78
2.2.2 Cenários revisitados: o Projeto de Reurbanização	87
2.2.3 A cidade como um organismo doente, o Urbanismo como a cura: o Pré-Plano Diretor	92
2.3 É proibido lotear, mas só por um tempo	106
<b>3 A CIDADE E AS VOZES</b>	114
3.1 Canoas na metade do século XX: mobilidade territorial e populacional	114
3.1.1 Analisando falas, descobrindo Histórias: trajetórias de (i)migrantes na cidade	117
3.1.2 Com ou sem entrada: vendem-se lotes em Canoas	129
3.1.3 <i>Uma cidade que cresceu ao avesso</i>	136
3.2 Transformando territórios urbanos, construindo territórios de existência	147
3.2.1 O tempo do Centro e o tempo dos Bairros	148
3.2.2 Canoas em foco: a cidade registrada através de lentes fotográficas	155
3.3 A propósito do(s) futuro(s) da cidade: Canoas e o(s) seu(s) passado(s) pela frente	161
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	165
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	173

## INTRODUÇÃO

### I Sobre o destino de Clarissa e outros

Clarissa saía todas as manhãs às sete para tomar o ônibus que levava a Canoas. Já começava a gostar dos novos alunos. Canoas era bonito, com suas vivendas no meio de jardins verdes e floridos. Ouvia-se o canto de passarinhos. Um silêncio fresco envolvia as casas, as árvores e as criaturas.<sup>1</sup>

O trecho acima em destaque integra a obra literária *Um lugar ao sol*, de Erico Verissimo. O conhecido escritor gaúcho, ao compor tal romance, publicado originalmente em 1936, esforçou-se para dotá-lo de características verossímeis com o contexto histórico do período. Como tema principal, elegeu o espaço urbano. Mas não foi um lugar qualquer ou, ainda, qualquer aspecto de uma cidade. Verissimo focou a sua narrativa na trajetória de uma migrante, que tentou a vida em uma metrópole do Brasil na década de 1930 — especificamente, Porto Alegre, em plena fase de modernização. Foi para a Capital do Rio Grande do Sul que a personagem principal do livro, Clarissa, mudou-se em busca de outras oportunidades, senão as que seu Município de origem no interior do referido Estado oferecia.

Muitas foram as novidades que passaram a envolver a vida de Clarissa na cidade grande, incluindo o seu cotidiano profissional, marcado por idas e vindas a uma então desconhecida localidade muito próxima a Porto Alegre, nomeada à época de *Povoadão de Canoas*. Como bem descreveu Verissimo, Canoas era conhecida por “suas vivendas no meio dos jardins verdes e floridos”.<sup>2</sup>

Entretanto, o silêncio atribuído a Canoas logo passaria a existir somente nas páginas dos livros. O povoado, com ares bucólicos dos anos de 1930, transformou-se, já em 1960, em um dos maiores centros urbanos do Rio Grande do Sul, atingindo a notável marca de 390% de crescimento populacional nessa década<sup>3</sup>. Diante desses dois cenários, a seguinte questão emerge: o que há entre o povoado bucólico dos anos de 1930 e a cidade que se tornou destino de migrantes na segunda metade do século XX?

---

<sup>1</sup> VERISSIMO, Erico. *Um lugar ao sol*. 24. ed. Porto Alegre: Globo, 1982 [1936]. p. 223.

<sup>2</sup> VERISSIMO, loc. cit.

<sup>3</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. *De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul* - censos do RS - 1803-1950. Porto Alegre, 1981.

Em busca da resposta para tal indagação, deu-se início a um estudo sobre os aspectos relacionados ao desenvolvimento da cidade de Canoas no período indicado. Entre as distintas portas de acesso ofertadas para o estabelecimento de uma pesquisa histórica sobre o Município, optou-se pela afirmação de um olhar sobre a urbanização da cidade. Tal escolha implicou, logo no primeiro momento, uma aproximação com as temáticas da *(i)migração* e da *metropolização*, transversais à formação urbana das cidades gaúchas e brasileiras no limiar da segunda metade do século XX.

Tem-se, então, um problema de pesquisa que encontrou no *intermezzo* temporal, formado pelas décadas de 1930 e 1960, o seu referencial cronológico e nas relações entre os processos de *urbanização*, de *(i)migração* e de *metropolização*, o seu referencial temático. Neste sentido, apropria-se do questionamento de Annie Fourcaut, que indagou: qual é História do urbano que se está pretendendo realizar? <sup>4</sup> A resposta é que muitas são as alternativas e a impossibilidade de apreendê-las em sua totalidade é, atualmente, um consenso para os historiadores da questão urbana. Segundo a referida autora: “Nem as grandes monografias sociais fundadas nas abordagens estatísticas, pertinentes para as cidades do século XIX, nem a micro-História podem dar conta das mudanças sociais induzidas pela passagem da cidade ao urbano”. <sup>5</sup>

A idéia mais corrente adotada diante dessas constatações é a de que os estudos urbanos são sempre passíveis de serem flexibilizados e reorientados a qualquer momento, estando, no limite, sempre inacabados. O aspecto positivo desse processo é a multiplicação profícua de abordagens, por vezes interdisciplinares, que encaram a cidade como um alvo de estudo. Já o saldo negativo fica por conta do que Stella Bresciani chamou de “pulverização do objeto cidade”<sup>6</sup>, baseada na exacerbada fragmentação de focos de interesse relacionados às pesquisas sobre o urbano. Tal fator dificultaria, por sua vez, a possibilidade de síntese na(s) ou entre a(s) área(s) de pesquisa dedicadas a esse campo temático perpassado por tantos feixes.

Tais perspectivas causaram um fissura no seio da História Urbana, de modo que os estudos urbanos, na contemporaneidade, têm-se destacado por não mais se dedicarem a refletir sobre a cidade a partir da relação entre território e sociedade; a dinâmica urbana, ao contrário, tem estado minimizada em prol de trabalhos focados em outros objetos de pesquisa,

---

<sup>4</sup> FOURCAUT, Annie. L’Histoire Urbaine de la France Contemporaine: état des lieux. **Histoire Urbaine**, n. 8, p. 173, 2003/2. (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix, 2010).

<sup>5</sup> “Ni les grandes monographies sociales fondées sur des approches statistiques, pertinentes pour les villes du xixe siècle, ni la micro-histoire ne peuvent rendre compte des changements sociaux induits par le passage de la ville à l’urbain” (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix, 2010) Ibid., p. 175.

<sup>6</sup> BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi de (org.). **Cidade: História e desafios**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2002a. p. 19.

como, por exemplo, a música, a literatura, o vestuário, a fotografia, etc., nos quais o fator urbano é mencionado apenas como o pano de fundo para a emergência de novas práticas e/ou sociabilidades<sup>7</sup>.

É perante essa lacuna que se buscam agregar contribuições. Coloca-se em primeiro plano, portanto, a cidade de Canoas; como objetivo de trabalho, a compreensão das características de sua urbanização entre as décadas de 1930 e 1960; enfim, como problema de pesquisa, a articulação da urbanização da cidade com os processos de (i)migração e de metropolização.

A pesquisa constrói-se a partir de dois marcos temporais: os anos de 1929 e 1959. Justifica-se isso pelo fato de que o ano de 1929 sinaliza a formação do primeiro loteamento que veio a ser tornar um bairro de Canoas — povoado que, até aquele momento, tinha a sua paisagem urbana majoritariamente composta por grandes chácaras particulares junto à estação de trem, instalada em seu território. Esse loteamento, que margeava o Rio Gravataí, foi chamado de *Vila Rio Branco* e teve o seu desenvolvimento especialmente atrelado à instalação dos Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros na área, ainda na década de 1930.

Já a eleição do ano de 1959 como a data limite — ainda que não estanque — desta pesquisa está respaldada em inferências obtidas através de profunda averiguação do *corpus documental* selecionado. Foi identificado que, às vésperas da década de 1960, Canoas já contava com a formação primitiva da maioria dos loteamentos que compõem o Município na atualidade. A documentação informa que era chegada a hora de tentar gerenciar a cidade que se erguia urbana, a partir de um aparato administrativo aprimorado e de um novo projeto para o futuro do Município. Em tempo, comunica-se que o ano de 1959, em específico, marca o final do mandato de Sezefredo Azambuja Vieira, Prefeito que muito se popularizou em Canoas por suas atividades junto à área urbanística e industrial da cidade.

Questão basilar, nessa direção, é o compartilhamento de algumas referências sem as quais o estabelecimento de uma análise sobre a urbanização de Canoas seria incompleta. Reporta-se aqui às referências de *cidade veraneio*, *cidade dormitório* e *cidade industrial*. Sua incorporação é justificada devido à recorrência com que são citadas em bibliografias dedicadas ao estudo do Município de Canoas.

Tal constatação indica que, para a Historiografia, as idéias de *cidade veraneio*, *cidade dormitório* e *cidade industrial* não são apenas referências, mas, verdadeiras tipologias de

---

<sup>7</sup> Atualmente, tal problemática está tão latente no Brasil, que foi o tema principal de discussão no Simpósio Temático *História e Urbanização: discutindo o Espaço Urbano*, promovido durante o XIV Encontro Estadual de História do Rio de Janeiro, em julho de 2010, sob a coordenação do Prof. Dr. César Honorato (UFRJ).

classificação das cidades. Embora não seja objetivo desta pesquisa averiguar essas categorias, a sua análise, mesmo que transversalmente, impôs-se como inevitável. Fez-se isso com o cuidado de, no entanto, não cortejar tais referências como elementos inoperantes dentro do processo de urbanização da cidade — ou seja, admite-se a construção social que as envolve.

Para articulá-las ao objetivo central deste texto, procurou-se compreendê-las como narrativas arquitetadas através de práticas específicas na cidade. A respeito disso, buscou-se suporte em Paul Ricoeur, que alerta: “compreender a História é compreender como e por que os episódios sucessivos conduziram a uma conclusão, a qual, longe de ser previsível, deve finalmente ser aceitável, como congruente com os episódios reunidos”.<sup>8</sup>

Assim, questiona-se: quais são os episódios reunidos que pautaram definições sobre a urbanização de Canoas, tendo como base tais categorias? Uma breve pesquisa informa que análises sobre a cidade privilegiam um encadeamento de fatos — considerados compatíveis e subseqüentes entre si — que, por seu turno, amparam a suposta evolução do Município desde a condição de “ponto de veraneio” até a transformação em “cidade industrial”<sup>9</sup>.

Entre as principais explicações, figuram a urbanização vertiginosa e o incremento populacional que a cidade sofreu na segunda metade do século XX. Ora, não se trata de desconsiderar tais fatores, mas sim de situá-los temporalmente a partir das práticas que os legitimavam, práticas essas relacionadas não somente a elementos contextuais, mas também narrativos. Lembra-se, neste sentido, do pensamento de Reinhart Koselleck<sup>10</sup>, para quem o uso dos conceitos (nesse caso, as categorias de análise) proporciona uma antecipação formal da explicação histórica.

Dentro da mesma perspectiva, incorpora-se a idéia de Fernando Catroga, que chama a atenção para a importância da problematização de fatos “naturalizados” em uma síntese histórica – tais como as referências sobre Canoas —; ainda, alerta que o tempo passado, como presente, possui vários futuros que o historiador deve investigar:

O contra factual (...) é irmão gêmeo de todo problema historiográfico. Se não o for, isso significa que o historiador está a condenar o passado a um determinismo que ele, enquanto ser humano, recusa aos seus projetos de futuro, como se aquele, quando foi presente, não tivesse sido, igualmente, um mundo de possibilidades.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> RICOEUR, Paul. **Tempo e Narrativa**. t. 1. Campinas: Papyrus, 1994. p. 105.

<sup>9</sup> São exemplos, nesse âmbito: GRAEBIN, Cleusa M. G.; PENNA, R. ; SABALLA, V. A. . De cidade dormitório a cidade industrial: memórias e imagens da urbanização de Canoas. In: **III Simpósio Nacional de História Cultural**. Florianópolis: ANPUH-SC/Clicdata Multimídia, 2006. p. 1-10; OLIVEIRA, Tânia Ramos de. **Da estação de veraneio à cidade atual: a identidade de Canoas**. Monografia de Especialização em História Contemporânea, Canoas, Unilasalle, 2003.

<sup>10</sup> KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

<sup>11</sup> CATROGA, Fernando. Uma história sem rostos. In: \_\_\_\_\_. **Os passos do homem como restolho do tempo – Memória e fim do fim da História**. Coimbra: Edições Almedina, 2009. p. 104.

Aqui, não se exime dessas antecipações causais: elas são próprias à operação historiográfica, sempre fruto de um diálogo com conhecimentos já estabelecidos. Advoga-se, porém, para que elas sejam pontos de partida e não de chegada dos estudos direcionados à cidade de Canoas. Entender tais categorias, afinal, é dotá-las de um tempo próprio ou, segundo Kosseleck, compreendê-las dentro do horizonte de expectativa que representavam à sua época. Vai-se ao encontro, novamente, da perspectiva de Ricoeur, que acentua o valor dessa apreciação para não se ocorrer mais em anacronismos e:

projetar sobre o passado o conhecimento que atualmente temos dos acontecimentos que ocupam o intervalo entre o acontecimento interrogado e o momento em que o examinamos. Entre essas duas posições temporais, há a posição de todos os acontecimentos intermédios que pertencem ao nosso passado de historiadores, mas que constituíam o futuro dos homens de outrora”.<sup>12</sup>

Nesse entremeio, rascunha-se a elaboração de uma análise hermenêutica, que considere a diversidade de temporalidades e de narrativas embutidas no processo de urbanização de Canoas. Julga-se que é através da Hermenêutica que “o historiador estabelece a ligação entre a compreensão do passado e a intersubjetividade do autor em relação ao outro, distanciado no tempo”<sup>13</sup>. Ainda sobre a contribuição específica da Hermenêutica para a História, partilha-se o ponto de vista de Douek, que argumenta a filiação da disciplina com as Ciências Sociais devido ao interesse pelo que pode ser medido e contado; também, de sua forte relação com as Ciências Humanas, em que a História encontrou a Hermenêutica a partir da incorporação de narrativas como eixos de reflexão e, também, como fontes de pesquisa.<sup>14</sup>

O encontro da perspectiva hermenêutica com a cidade, objeto de estudo aqui proposto, faz emergir a proposta teórica, portanto, de uma Hermenêutica urbana. A composição é problematizada pelo sociólogo Bernard Lepetit, em sua obra *Por uma nova História Urbana*, adotada aqui como uma referência basilar. A Hermenêutica, nesse caso, consistiria em um esforço de interpretação da cidade como um campo de práticas sociais<sup>15</sup>, perceptíveis através de diferentes temporalidades. Segundo o próprio autor, “a cidade não dissocia: ao contrário, faz convergir, num mesmo tempo, os fragmentos de espaço e os hábitos vindos de diversos momentos do passado”. A urbe, ainda de acordo com Lepetit:

<sup>12</sup> RICOEUR, Paul. O passado tinha um futuro. In: MORIN, Edgar. **O desafio do século XXI: religar os conhecimentos**. Lisboa: Instituto Piaget, 2001. p. 327.

<sup>13</sup> NICOLAZZI, Fernando. Uma teoria da História: Paul Ricoeur e a Hermenêutica do discurso historiográfico. **História em Revista**, Pelotas, v. 9, p. 177, 2003.

<sup>14</sup> DOEUK, Sybil Safdie. **Memória e exílio**. São Paulo: Escuta, 2003. p. 33.

<sup>15</sup> A gênese da idéia de cidade como um campo de prática social está em RONCAYOLO, Marcel. Cidade. Região. **Enciclopédia Einaudi**. v. 8. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986. p. 396.

(...) nunca é absolutamente sincrônica: o tecido urbano, o comportamento dos cidadãos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se segundo cronologias diferentes. Mas, ao mesmo tempo, a cidade está inteiramente no presente.<sup>16</sup>

Acredita-se que uma das formas de a cidade estar “inteiramente no presente” seja a persistência de suas temporalidades passadas através de vestígios, transformados em fontes de pesquisa para o historiador do urbano. É nessa direção que Ricoeur considera a cidade uma *eloqüente contemporaneidade do não-contemporâneo*.<sup>17</sup> Destaca-se, nesse sentido, do preceito divulgado por muitos, de que a história é feita a partir de indagações impostas no e pelo presente do historiador. Refere-se, assim, à guisa de uma Introdução, à atualidade da cidade de Canoas. O Município constitui-se na época presente, afinal, como uma referência dentro da Região Metropolitana de Porto Alegre; detém o segundo maior PIB do Rio Grande do Sul e é a quarta cidade mais populosa do Estado. Possui um expressivo parque industrial; é popular, ainda, devido à localização estratégica, por sua rede de serviços e por suas instituições de ensino.

Questão que se impõe diante desses dados, com naturalidade, é aquela que pergunta sobre o desenvolvimento da cidade; quando, como e por que se procedeu; dessa forma, alinhava-se: quais os vestígios disponíveis para a composição de um estudo que tente responder a essas indagações? Encaminha-se, então, uma discussão sobre o *corpus* documental selecionado para a composição do trabalho em pauta.

A abordagem metodológica do estudo em questão envolveu fontes qualitativas e quantitativas, tais como dados censitários e estatísticos, periódicos, planos urbanísticos, Plantas e documentos administrativos diversos oriundos do Poder Público e Privado. Ao ressaltar-se o caráter esparso e lacunoso do corpus documental montado, é necessário mencionar a importância da criação de alternativas metodológicas para o gerenciamento da documentação. Uma delas foi o estabelecimento de um programa de trabalho a partir de indícios que, cruzados com as demais fontes e bibliografias de pesquisa, possibilitaram inferências sobre o(s) contexto(s) averiguado(s). Diante de tamanha diversidade, buscou-se adotar, mesmo que brevemente, alguns referenciais basilares para a problematização de cada um dos tipos de fontes agregados à pesquisa, sob pena de não meramente transcrevê-las e subestimar sua complexidade.

A segunda — e principal alternativa metodológica — foi a incorporação de depoimentos orais à pesquisa. Ao retomar-se a idéia das fontes de pesquisa como vestígios do passado o qual se tenta reconstruir e, especialmente, ao cogitar-se que esses vestígios podem

<sup>16</sup> LEPETIT, Bernard. **Por uma nova História Urbana**. São Paulo: Ed. da USP, 2001. p. 145.

<sup>17</sup> RICOEUR, 2001, op. cit., p. 326.

ser, também, mnemônicos, são conjecturados outros mundos de possibilidades a respeito da formação histórica de Canoas. Deste modo, incorporam-se testemunhos de migrantes e imigrantes como fontes-chave, ao propor-se uma pesquisa que é “portadora da singularidade de conviver com testemunhos vivos que, sob certo aspecto, condicionam o trabalho do historiador”.<sup>18</sup>

Apesar da mencionada oportunidade de acesso a esses testemunhos, é fator comum que muitos estudos realizados sobre migrantes no Brasil excluam as próprias vivências desses sujeitos. Segundo Rejane Penna: “o processo migratório nacional foi amplamente estudado por geógrafos, sociólogos, antropólogos e estatísticos a partir de 1960”. Todavia, a pesquisadora argumenta que: “(...) foram insuficientemente abordados os modos como se transferiram os usos e costumes dos lugares de origem ao de destino e a maneira pela qual tenderam a reinterpretar suas vidas na terra natal no contexto da cidade maior”.<sup>19</sup>

Refere-se, aqui, especificamente, aos testemunhos orais. Ora, quais outras fontes dariam um acesso tão profícuo às interpretações próprias dos (i)migrantes a respeito de suas trajetórias nas cidades urbanizadas? Mais do que isso, no caso da cidade de Canoas, a utilização de testemunhos orais como fontes de consulta fez-se como uma necessidade diante do caráter esparso e lacunar das fontes escritas e impressas localizadas. Tal fator, segundo Penna<sup>20</sup>, está relacionado ao crescimento intensificado que Canoas sofreu a partir da década de 1950, fator que contribuiu significativamente para o desaparecimento de muitos vestígios sobre o passado da cidade. A essa constatação, agrega-se o fato de grande parte da documentação relativa à cidade de Canoas em momento anterior à década de 1960 ser de origem privada. Além disso, lembra-se que a História e a Memória cidadina foram incorporadas tardiamente por parte do Poder Público em Canoas, no sentido de organizar e de preservar testemunhos relativos à cidade em uma instituição própria para tanto<sup>21</sup>.

Conhecidas por serem fontes produzidas pelo próprio historiador que as julga necessárias para a composição de uma pesquisa, as narrativas orais constituem um caso à parte nesta dissertação. Isso porque o conjunto de entrevistas utilizado não foi originalmente produzido com exclusividade para a realização deste trabalho. As fontes fazem parte de um

---

<sup>18</sup> FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e História Oral. **Topoi**, Rio de Janeiro, p. 322, dez. 2002.

<sup>19</sup> PENNA, Rejane Silva. Deslocamentos e adaptações: uma proposta de interpretação das narrativas de migrantes, unindo elementos da Hermenêutica e da análise de discurso. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. XXXII, n. 1, p. 100, jun. 2006.

<sup>20</sup> Id. Lembro; logo, existo: descobrindo a cidade e a História Oral. **La Salle: Revista de Educação, Ciência e Cultura**, Canoas, v.3, n.1, p. 67, mar. 1998.

<sup>21</sup> Consta que o Arquivo Histórico de Canoas entrou em pleno funcionamento somente ao longo da década de 1990, tendo a sua inauguração ocorrido em 1989.

acervo oral montado a partir da realização de um projeto na cidade de Canoas durante mais de uma década<sup>22</sup>. Crê-se que a consulta a esse acervo institui-se como válida, primeiramente, pela quantidade e pela diversidade de transcrições de entrevistas à disposição, certamente mais de cem exemplares — índice que nunca seria possível de ser alcançado através da produção autoral das entrevistas. O segundo e terceiro fator de destaque é a valorização e a dinamização dos testemunhos que compõem tal acervo e, enfim, a constatação mais importante — de que as entrevistas respondem às perguntas que lhes são direcionadas.

Uma vez esclarecidos os objetivos deste estudo, algumas das problematizações relativas ao mesmo, bem como o compartilhamento das fontes empregadas em sua pesquisa, segue-se para a composição de uma etapa crucial à elaboração deste trabalho: a revisão bibliográfica da temática em questão. Afinal, o que se tem escrito sobre Canoas e outras cidades metropolitanas?

## II Por outras leituras (e escritos) sobre cidades metropolitanas

Era o ano de 1978 quando João Palma da Silva, um conhecido memorialista de Canoas, escreveu que a História da cidade “(...) movida por seu desenvolvimento industrial e comercial, é recente demais para ser escrita e interpretada”<sup>23</sup>. A frase em destaque carrega consigo algumas questões bastante pertinentes para uma discussão sobre a escrita da História da cidade de Canoas.

A primeira delas diz respeito à exigência de um distanciamento por parte do historiador em relação ao problema de pesquisa que se deseja investigar. A segunda questão reforça o problema compartilhado na primeira, baseado em dados que indicam o vertiginoso desenvolvimento que a cidade de Canoas esteve submetida na década de 1970, quando da publicação da obra citada. Em outras palavras, escrever a História de Canoas no ano de 1978 era tarefa ingrata, estando o memorialista situado espacial e temporalmente em pleno olho do furacão do processo histórico que almejava investigar. Tal fato, segundo o autor, o impediria de estabelecer uma escrita idônea sobre o passado da cidade de Canoas. A solução vislumbrada por João Palma da Silva, na época, foi a de divulgar uma extensa cronologia com a missão de destacar os fatos de maior relevância em sua análise do passado da cidade de

---

<sup>22</sup> Refere-se aqui, ao acervo oral do *Projeto Canoas: para lembrar quem somos*, disponibilizado no MAHLS. O acervo está classificado de acordo com cada Bairro que compõe a cidade de Canoas.

<sup>23</sup> SILVA, João Palma da. **Pequena História de Canoas** - cronologia. Canoas: La Salle, 1978. p. 57.

Canoas, tendo em mente que essa alternativa era adversa ao caminho necessariamente interpretativo e parcial que a narrativa iria impor ao seu trabalho.

Hoje, trinta e três anos após a referida afirmação, questiona-se a parcialidade do historiador, ao compor uma trama narrativa que não é mais medida pela distância temporal em relação aos fatos que se deseja averiguar, mas, pelo contrário, essa parcialidade está incorporada como um elemento próprio à posição ativa que o historiador ocupa no fazer historiográfico; mais do que isso, evocam-se as inúmeras possibilidades de uma escrita da História da cidade de Canoas. Para isso, fez-se necessária a busca das possibilidades de investigação já concretizadas pela Historiografia a respeito do assunto em pauta.

No que diz respeito às pesquisas historiográficas, identificou-se que a formalização dos estudos sobre a cidade tem a sua maior expressão nos trabalhos desenvolvidos no âmbito da chamada *História Urbana*. Um dos capítulos do livro *Domínios da História*, organizado por Ciro Flamarion Cardoso e Ronaldo Vainfas, apresenta um texto dedicado a essa área de estudos. A obra, publicada em 1997 no Brasil, com o objetivo de mapear questões teóricas e percursos historiográficos no País, antecipou a relevância da História Urbana já na década passada. Conforme Ronald Raminelli <sup>24</sup>, autor do ensaio:

Os estudos urbanos têm promovido o surgimento de equipes interdisciplinares, encarregadas de desenvolver investigações de grande amplitude. Conseqüentemente, os objetos de pesquisa ampliaram-se, reconstruindo a complexidade da estrutura social, destacando as relações travadas entre os vários segmentos sociais do espaço urbano. Uma outra característica dessa “nova História Urbana” está no emprego de teorias para poder ordenar o material empírico.

Apesar disso, a História Urbana apresentou durante muito tempo a carência de uma definição precisa, sendo constantemente confundida com a escrita de “Histórias de cidades” — usualmente de caráter enaltecedor e ufanista —, conforme indicou Luís Octávio da Silva<sup>25</sup>.

Atualmente, tal campo de estudos se afastou desse paradigma, ao lidar com a cidade e/ou com o urbano a partir de uma perspectiva entrelaçada, plural e complexa, passível de múltiplos olhares e contribuições, como já se aferiu em momento anterior. Isenta-se aqui de tentar dar conta até mesmo de parte dos trabalhos individuais expoentes dentro desse âmbito de pesquisa; sobre esse aspecto, optou-se por registrar somente algumas coletâneas que congregam trabalhos fundamentais sobre o assunto<sup>26</sup>. Da mesma forma, agregam-se textos

<sup>24</sup> RAMINELLI, Ronaldo. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 189.

<sup>25</sup> SILVA, Luís Octávio da. História urbana: uma revisão da literatura epistemológica em inglês. **EURE (Santiago)**, v. 28, n. 83, p. 32.

<sup>26</sup> Ver BRESCIANI, Maria Stella. (org.). **Imagens da cidade**. São Paulo: Marco Zero/ANPUH-SP; FAPESP, 1993; Id. (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: UFRGS, 2001; PESAVENTO, Sandra; SOUZA, Célia Ferraz de (orgs.). **Imagens urbanas**: os diversos olhares na formação do imaginário urbano. 2. ed. Porto Alegre:

fundamentais a qualquer introdução sobre o estatuto da História Urbana como uma área do conhecimento.<sup>27</sup>

Mais do que arrolar referências, no entanto, uma revisão bibliográfica temática deve, sobretudo, fornecer suporte e encaminhar problematizações em relação ao objeto de estudo posto. Desta forma, a principal conclusão resultante da análise do estado de arte da História Urbana no Brasil foi a repetição de escolhas em termos de recortes espaciais (cidades capitais) e temporais (final do século XIX e início do século XX). Essa constatação exclui, conseqüentemente, uma presença significativa de pesquisas historiográficas a respeito de cidades formadas na segunda metade do século XX.

Mesmo a partir de um olhar que leva em conta as inúmeras áreas do conhecimento que tomam a cidade como objeto de estudo, é evidente o verdadeiro vazio apresentado quando se procura por estudos de cidades metropolitanas, cuja exploração histórica se encerra em abordagens econômicas e estatísticas — fatores importantes, sem dúvida, mas que merecem ser acompanhados de outras perspectivas. No entanto, há o silêncio sobre isso.

Questões muito pertinentes em relação a essa constatação podem ser averiguadas, especialmente, através da Historiografia francesa. Neste sentido, foi localizada uma edição da Revista *Historie Urbaine*, exclusivamente dedicada ao tema das *cidades novas*. Não por acaso, a apresentação da referida edição da Revista foi no sentido da acusação de uma lacuna de estudos sobre a temática<sup>28</sup>. Outros dois ensaios publicados em revistas especializadas da França, sendo um deles na mesma *Histoire Urbaine*, completam um conjunto de textos que aqui são abordados para uma interlocução temática<sup>29</sup>, graças à reconhecida influência da tradição historiográfica francesa sobre as produções brasileiras.

Ponto comum a diversos países na metade do século XX, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, foi a formação de grandes redutos residenciais junto às cidades capitais, processo que, como se sabe, obedeceu a conjunturas locais e também globais. As cidades

Ed. da UFRGS, 2008; SCHIAVO, Cléia; ZETTEL, Jayme (orgs.). **Memória, cidade e cultura**. Rio de Janeiro: Ed. da UERJ, 1997.

<sup>27</sup> Consultar, nesse sentido: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. História da cidade e do Urbanismo no Brasil: reflexões sobre a produção recente. **Cienc. Cult.**, São Paulo, v. 56, n. 2, abr. 2004; BRESCIANI, S. História e Historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cézár de (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998; BRESCIANI, Maria Stella. A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Salvador, v. 6, n. 2, p. 9-26, 2004; TEIXEIRA, Manuel C. A História Urbana em Portugal: desenvolvimentos recentes. **Análise Social**, v. XXVIII, n. 121, p. 371-390, 1993; ANGOTTI-SALGUEIRO, H.. A cidade, artefato cultural do tempo e do espaço. In: CARLOS, Anna F. Alessandri; LEMOS, Amália I. Geraiges. (orgs.). **Dilemas urbanos**. São Paulo: Editora Contexto, 2003. p. 105-109.

<sup>28</sup> FOURCAUT, Annie; VADELORGE, Löic. Introduction. **Histoire Urbaine**, n. 17, p. 5-6, 2006/3.

<sup>29</sup> VADELORGE, Löic. Des villes sans Histoire. **Ethnologie Française**, t. XXXVII, p. 21-30, 2003/2; FOURCAUT, 2003/2, op. cit., p. 171-185.

formadas nessas condições históricas específicas foram chamadas de “metropolitanas”, “novas” ou, ainda, de “cidades dormitórios”.

Reservadas as diferenças profundas entre o contexto brasileiro e o francês, uma constatação pode ser estendida a ambos: o desinteresse da Historiografia em estudar tais áreas. A fissura é tão profunda, no caso francês, que Löic Vadelorge intitulou seu artigo de *As cidades sem História*.<sup>30</sup> O referido autor esclarece que esse “hiato remete (...) a problemas clássicos da História Contemporânea — dificuldades de abordar as épocas mais recentes —, mas, também, a problemas específicos das cidades novas”.<sup>31</sup> De imediato, avalia-se que um desses problemas é a tipologia de documentação averiguada, bastante diferenciada daquela usualmente consultada em cidades capitais, cujo papel do Estado foi muito mais expressivo tanto na produção, quanto no resguardo dos documentos.<sup>32</sup>

O autor nomeia os historiadores de “verdadeiros abonados ausentes da História Contemporânea do Urbanismo”<sup>33</sup>, ao criticar a carência de estudos historiográficos voltados ao estudo das cidades novas na França. E não está sozinho: Annie Fourcaut, já citada em momento ulterior, em seu texto *História Urbana da França Contemporânea*<sup>34</sup>, nomeia esse campo de investigação de um “continente ainda não-explorado”<sup>35</sup> e ressalva o papel predominante exercido pelos estudos sobre as cidades capitais: “Ainda que ao redor de dinâmicos pólos provinciais tenham sido produzidos trabalhos, a dominação de Paris se reflete no estado da bibliografia, na qual o século XX permanece ainda pouco abordado”.<sup>36</sup>

No Brasil, igualmente, os estudos predominantes sobre essas formações urbanas recentes foram produzidos, principalmente, a partir dos anos de 1980<sup>37</sup> e estão marcados, salvo algumas exceções, por abordagens que reduzem as dinâmicas urbanas a meras extensões de conjunturas econômicas. Essa questão pode ser exemplificada em nível local, na Região

<sup>30</sup> *Des villes sans Histoire* (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix).

<sup>31</sup> “Le hiatus renvoie à la fois à des problèmes classiques de l’histoire contemporaine – difficultés d’aborder les époques les plus récentes –, mais aussi à des problèmes spécifiques aux villes nouvelles”. (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix). Ver: VADELORGE, 2003/2, op. cit., p. 21.

<sup>32</sup> Usualmente a criação de Arquivos e outros centros de memória e história esteve vinculado aos próprios projetos de modernização das cidades capitais. No caso de Porto Alegre, destaca-se a criação do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul, em 1906, à época do domínio positivista na cidade.

<sup>33</sup> “(...) historiens, véritables abonnés absents de l’histoire contemporaine de l’urbain”. (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix). Ver: Ibid., p. 23.

<sup>34</sup> FOURCAUT, 2003/2, op. cit.

<sup>35</sup> “Elles seront comblées par une ouverture plus grande aux historiographies étrangères, par l’établissement de programmes de travail raisonnés avec les autres sciences humaines, enfin par un recours plus inventif aux archives du xxe siècle, ce continent inexploré”. (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix). Ver: Ibid., p. 185.

<sup>36</sup> “La domination de Paris se reflète dans l’état de la bibliographie, même si autour de dynamiques pôles provinciaux ont été produits des travaux, où le xxe siècle reste encore peu abordé” (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix). Ibid., p. 175.

<sup>37</sup> Vale lembrar que essa época foi marcada por um grande *boom* sociológico acerca das regiões metropolitanas do País, recém-formadas — desta forma, expostas a especulações e a pesquisas diversas.

Metropolitana de Porto Alegre, pois, em meio à preponderância de estudos econômicos<sup>38</sup>, somente os trabalhos de Regina Weber<sup>39</sup> são passíveis de destaque devido à exploração da temática da identidade a partir da utilização de depoimentos orais.

Restringindo o campo de análise, vai-se ao encontro de escritos sobre a cidade de Canoas. Mais uma vez, recorre-se às reflexões de Luís Octávio da Silva:

Desde há muito a História das cidades se confunde com a própria História das civilizações e do território (...). Gênero consagrado, as biografias urbanas até as primeiras décadas do século XX eram fundamentalmente obras de não-especialistas em História, de caráter enaltecido de uma determinada localidade, em forma narrativa convencional, dando destaque à apreensão cronológica de fatos notáveis (...).<sup>40</sup>

Ao transpor estas declarações à realidade de investigação, inferiu-se que o estilo memorialista de produção da História das cidades também é uma vertente bastante acentuada quando se pesquisa a respeito de cidades metropolitanas. Pode-se identificar essa constatação no estudo de caso aqui proposto, pois, a obra de viés tradicional *Pequena História de Canoas*<sup>41</sup>, de autoria de João Palma da Silva escrita como um extenso índice cronológico de fatos e datas —, domina as produções locais sobre Canoas.

Assim, aspecto marcante a respeito da proposta de se revisar a Historiografia da cidade de Canoas foi o encontro com o trabalho dos memorialistas. Outro representante dessa vertente é Jesus Pfeil que, na tentativa de recuperar e de resguardar aspectos do passado da localidade em que vive, assumiu o papel de verdadeiro colecionador de dados, outrora transpostos em um arrolamento de documentos e de fotografias<sup>42</sup> que resultaram em uma publicação de dois volumes. Nesse caso, mais uma vez, identificou-se semelhança com o contexto francês. Vadelorge esclarece que:

Diversos historiadores locais das cidades novas se consideram também como cronistas do tempo presente. Sem método preciso, reúnem papéis (prospectos, deliberações, atas de associações) ou imagens (fotografias, filmes, cartazes), que constituem os primeiros arquivos das cidades novas.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Neste sentido, ver: CARRION, Otilia K. Mercado imobiliário e padrão periférico de moradia: Porto Alegre e sua Região Metropolitana. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 10, n. 2, p. 225-250, 1989; TATSCH, Ana Lúcia. Impactos da crise do início dos anos 80 sobre o mercado de trabalho: um estudo da Região Metropolitana de Porto Alegre. **Indicadores Econômicos FEE: análise conjuntural**, Porto Alegre, p. 194-210, nov. 1990.

<sup>39</sup> WEBER, Regina. **Os rapazes da RS-030: jovens metropolitanos nos anos 80**. Porto Alegre: UFRGS, 2004; WEBER, Regina. A região metropolitana e as cidades-operárias. In: GRIJÓ, Luís Alberto; GUAZZELLI, César; NEUMANN, Eduardo; KÜHN, Fábio. (org.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: UFRGS, 2004. p. 369-393.

<sup>40</sup> SILVA, Luís Octávio da. História urbana: uma revisão da Literatura epistemológica em inglês. **EURE (Santiago)**, v. 28, n. 83, p. 32.

<sup>41</sup> SILVA, João Palma da. **Pequena História de Canoas - cronologia**. Canoas: La Salle, 1978.

<sup>42</sup> PFEIL, Antonio Jesus. **Canoas: anatomia de uma cidade I**. Canoas: Ponto & Vírgula, 1992. Id., **Canoas: anatomia de uma cidade II**. Canoas: Ponto & Vírgula, 1995.

<sup>43</sup> “De nombreux historiens locaux des villes nouvelles se veulent aussi chroniqueurs du temps présent. Sans méthode précise, ils réunissent des papiers (tracts, délibérations, procès-verbaux d’associations) ou des images

A perspectiva memorialista fora minimizada, somente, por publicações resultantes do Projeto *Canoas: para lembrar quem somos*. A pesquisa consta no estudo da História de Canoas a partir da formação dos Bairros da cidade <sup>44</sup>. Encontra na História Oral a principal metodologia utilizada e, segundo aquilatou-se, trata-se de um raro exemplo historiográfico que une aprofundamento teórico e o (re)conhecimento da população local.

Seja como for, procurar-se-á agregar aqui leituras pontuais e novas questões para o estudo de cidades metropolitanas, notadamente, sobre Canoas. Para isso, a pesquisa foi exposta a partir de uma narrativa, abaixo comentada.

### III Mapa de uma narrativa

Seguindo a pista de engenheiros e de urbanistas que planejam cidades, propõe-se aqui a criação de um mapa da narrativa que forma o texto desta dissertação, ao costurar temas e articular reflexões entre si. Um mapa de uma localidade, por mais que se esbochem trilhas, evidencia sempre os caminhos principais e mais movimentados a serem percorridos. Da mesma forma, o mapa de uma narrativa busca cumprir as funções de localizar e de informar os mais importantes itens que dão estrutura à dissertação, as fronteiras através das quais esta última foi construída e a escala pela qual foi elaborada.

Em termos de localização, destaca-se o lugar a partir do qual essa narrativa foi produzida — que é a Universidade, especificamente, um Programa de Pós-Graduação em História. Essa questão remete, ainda, ao fim a que a escrita em questão está direcionada, que é a composição de uma dissertação de Mestrado. A narrativa foi arquitetada, portanto, a partir do espaço acadêmico, o que determina a linguagem, as referências e a própria constituição do problema de estudo em questão, que encontra a sua origem em pesquisas iniciadas ainda no

---

(photographies, films, affiches), qui constituent les premières archives des villes nouvelles”. (Tradução livre de Gustavo de Azambuja Feix). Ver: VADELORGE, 2003/2, op. cit., p. 25.

<sup>44</sup> Até o momento, foram publicados onze trabalhos, referentes aos seguintes Bairros: Rio Branco, Niterói, Centro, Estância Velha, Mathias Velho, Guajuviras, Mato Grande, São Luiz e São José, Igara, Nossa Senhora das Graças e Fátima.

ano de 2004<sup>45</sup> e foram confirmadas através da elaboração de um Trabalho de Conclusão de Curso, em 2007<sup>46</sup>.

Já o ato de informar agrega conteúdos aos caminhos indicados pelos lugares localizados no mapa. Neste sentido, evidencia-se que a prática de narrar implica uma prática de organizar e de selecionar — aspectos que deram corpo à narrativa em questão. Destaca-se, nessa direção, a composição dos capítulos deste texto.

Ao se iniciar o primeiro capítulo, busca-se responder à seguinte questão: qual era o panorama urbano da cidade de Canoas na década de 1930? Tendo em conta as referências já expostas sobre a cidade, objetivou-se identificá-las naquele momento interpretado como basilar para a formação urbana do Município — a década de sua Emancipação. Para isso, pensou-se metaforicamente na cidade de Canoas a partir de espelhos, que se prestam a evidenciar a origem dos diversos cenários que compõe a paisagem urbana da cidade.

Os espelhos formadores desses cenários não são ocultos ou tão pouco idôneos. São direcionados pelo historiador e só deixaram provocar reflexos onde há pistas. Neste sentido, para elaboração do primeiro capítulo, essas referências foram buscadas através de vestígios identificados em matérias publicadas em periódicos da época, ao lembrar-se das inúmeras problematizações que os jornais oferecem enquanto fontes de pesquisa<sup>47</sup>. A partir dos rastros obtidos, seguiu-se para uma averiguação mais profunda dos cenários identificados e das práticas urbanas relacionadas aos mesmos.

A década de 1930 é elucidativa, ainda, pois compõe uma área de fronteira entre os projetos para o futuro da cidade de Canoas, projetos esses que serão todos endossados a partir da sua Emancipação, assegurada em 1939. Para garantir a independência da cidade de Gravataí, foi necessário providenciar, também, uma série de transformações que construíssem uma nova paisagem para o ainda mais novo Município, questões essas tratadas na segunda parte do capítulo em questão. É a busca da Emancipação através da urbanização da cidade que é nesta pesquisa estudada a partir de dois fatos específicos da década: a criação da Comissão

---

<sup>45</sup> A pesquisa, baseada em fontes orais, discutia de que modo os Irmãos Lassalistas, estabelecidos na cidade de Canoas na primeira metade do século XX, forjaram as suas representações sobre a urbanização da cidade que cresceu ao seu redor. Ver: VIEGAS, Danielle Heberle. Urbanização de Canoas: memórias e vestígios. **Anais do VI Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos**, 2006.

<sup>46</sup> Consultar: VIEGAS, Danielle Heberle ; GRAEBIN, Cleusa M. G. . Migração e segregação urbana: estudos de caso em uma cidade metropolitana (CANOAS-RS). **Travessia**, São Paulo, v. 62, p. 33-37, 2008; VIEGAS, Danielle Heberle. Mapeando falas, desvelando memórias: para lembrar os (i)migrantes do Bairro Fátima. IN: **Bairro Fátima: da comunidade fundadora aos dias atuais: muitas Histórias, diversos olhares**. Canoas: Fênix, 2009. (Canoas: para lembrar quem somos, 11).

<sup>47</sup> A respeito disso, consultar: NEVES, Lúcia M. Bastos P.; MOREL, Marco; FERREIRA, Tania M. Bessone da C. (orgs.). **História e imprensa: representações culturais e práticas de poder**. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

Pró-Melhoramentos de Canoas (1933) e a instalação do Terceiro Regimento de Aviação na cidade (1935).

A segunda parte do texto foi chamada de “A cidade e a metamorfose” e está debruçada na ação governamental dos três primeiros Prefeitos nomeados de Canoas, a saber, Edgar Braga da Fontoura (gestão 1940 a 1941), Aluízio Palmeiro de Escobar (gestão 1941 a 1945) e Nelson Paim Terra (gestão 1945 a 1951). Foi observado que as medidas encaminhadas por tais lideranças marcaram um esforço inicial em prol da urbanização sistemática da cidade, através do planejamento (mas nem sempre da execução) de alguns serviços básicos, tais como saneamento, transporte e luz elétrica. Além disso, evidenciou-se uma preocupação em materializar o Poder Público local, através da elaboração de um Centro Cívico.

Com base nessas pontualidades, julgou-se que o período compreendido entre as gestões citadas costura características em comum que permitem a sua exposição narrativa em um capítulo exclusivo. Algumas questões que norteiam esse tópico são: como as ações urbanas foram conduzidas pela e na esfera pública? Quais foram as articulações tecidas em relação ao domínio privado? Como se deu a manutenção das práticas urbanas exercidas anteriormente no povoado? Toma-se conhecimento, em especial, de três Planos Urbanísticos projetados para Canoas na década de 1940, cuja análise é inédita.

Já o capítulo que encerra a Dissertação foi nomeado de “A cidade e suas vozes”. Fornece atenção, em especial, àquelas questões relativas à mobilidade populacional e territorial gerada em Canoas a partir da deflagração de processos (i)migratórios e de novos loteamentos. Embora o assunto perpassasse todos os capítulos que compõe este trabalho, optou-se por dedicar uma seção exclusiva para essa temática, com base no avassalador contingente de (i)migrantes que chegaram à cidade na década de 1950, conforme expressam índices quantitativos e dados qualitativos da época.

Ainda sobre a divisão estrutural do presente texto dissertativo, ressalta-se a opção pela composição da narrativa de todos os capítulos a partir de estudos com fontes primárias, ao passo que se recusa a separação entre contexto/objeto de estudo ou problema/fontes de pesquisa. As conjecturas relacionadas a respeito das diferentes temporalidades sob as quais se efetuou a urbanização de Canoas são interessantes, nesse sentido, para examinar como as resoluções tomadas pelo Governo local podem ser definidas em relação ao contexto estadual e nacional da época, tendo em conta a assertiva de José de Souza Martins de que a História local não é e nem pode ser “uma história-reflexo, porque se fosse negaria a mediação em que se constituiu a particularidade dos processos locais e imediatos e que não se repetem, nem

podem se repetir”.<sup>48</sup> A tentativa está encaminhada, portanto, no sentido de notar paralelismos entre escalas, quanto para afirmar as peculiaridades da urbanização à Canoas, ao afirmar-se, mais uma vez, a importância de estudos concentrados nas cidades metropolitanas brasileiras.

---

<sup>48</sup> MARTINS, José de Souza. **Subúrbio**. São Caetano do Sul: Editora Hucitec, 1992. p. 12.

## 1 A CIDADE E SEUS ESPELHOS

### 1.1 A(s) cidade(s) diante de si: a paisagem urbana de Canoas na década de 1930

Era o ano de 1931 quando o popular jornal gaúcho *Diário de Notícias* publicou na sexta página de sua edição de 25 de outubro a reportagem intitulada *Em Canôas*. O título fazia menção a uma matéria cuja pauta estava relacionada a uma “festa campestre ocorrida no novo parque de turismo”, no então chamado *Povôado de Canôas*. A descrição sobre o dito festejo, rica em detalhes, foi ilustrada com alguns vestígios do cotidiano de Canoas na década de 1930:

Esteve brilhante e extraordinariamente concorrida a festa campestre realizada ontem no Instituto Pestalozzi. (...) Compareceram a esse ato, as altas autoridades locais, delegações dos colégios e das escolas superiores, assim como várias sociedades civis e políticos, além de numerosas pessoas gradas. A Comissão Organizadora, constituída de damas do escol social porto-alegrense, foi presidida pelas Exmas. Sras. Laiz de Freitas Vale Aranha e Irene Guerra Flores da Cunha. Depois dessa cerimônia foi dado início à festa campestre do novo parque de turismo, seguindo-se um animado baile, que se prolongou até tardias horas da noite.<sup>49</sup>

O *Diário de Notícias* não era a única publicação a se reportar a Canoas como uma localidade que abrigava espaços de entretenimento freqüentados pelo “escol social porto-alegrense”. Ainda no ano de 1933, o *Jornal da Noite* descreveu Canoas como o “pitoresco districto do Município de Gravatahy, vizinho de Porto Alegre” que, a partir de alguns melhoramentos, iria tornar-se “não só um excelente ponto de veraneio como também residência confortável para os que ali habitam”<sup>50</sup>.

Mas há de se enganar a respeito da dimensão social de Canoas nos anos trinta quem levar em consideração apenas a temática principal sobre a qual as reportagens costumavam versar. Uma leitura mais apurada da matéria publicada no *Jornal da Noite*, por exemplo, revela outros aspectos sobre o contexto citadino de Canoas da época, senão a alusão do povoado como uma estação de veraneio. Conforme se acompanha abaixo:

Logo ao passar a excelente ponte existente entre o Rio Gravatahy, que é o limite entre Porto Alegre e aquele município, foi dado aos jornalistas observar o extraordinário progresso que se verifica, pois é grande o número de novas edificações que ali surgem, notadamente nas novas ruas da Villa Nictheroy. Chamam também a atenção as grandes plantações, estâbulos, etc.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 25.10.1931.

<sup>50</sup> *Jornal da Noite*, Porto Alegre, 22.08.1933.

<sup>51</sup> *Jornal da Noite*, Porto Alegre, 22.08.1933.

Pode-se considerar tal registro indiciário, pois, além de reforçar a imagem de Canoas como um ponto de veraneio, aponta para outras transformações urbanas em decorrência no período, assinalando o caso da *Villa Nictheroy*. Segundo o discurso jornalístico, tal cenário é pontuado por especificidades próprias, como a grande quantidade de novas construções, o que suscita a pergunta: qual é o diferencial da *Villa Nictheroy* diante de outras áreas do distrito?

Outra citação é identificada, ainda, a respeito da composição da paisagem urbana de Canoas na década de 1930. Trata-se de alguns direcionamentos pautados nas potencialidades comerciais e industriais do povoado. Conforme foi escrito em 1937 na terceira edição do jornal *O Canoense*:

Entre as povoações do Município de Gravatahy, destaca-se pela sua população, comércio e progresso, a Villa de Canôas. Ligando a capital do Estado a uma cidade industrial e próspera, ramal das estradas de ferro e de rodagem, é a Villa referência superior as suas congêneres em quase tudo que há de útil e necessário.<sup>52</sup>

Apesar de publicadas no mesmo decênio, respectivamente nos anos de 1931, 1933 e 1937, as três notas jornalísticas elencadas se sobressaem, especialmente, por se valerem, ainda que não diretamente, de referências específicas a respeito de Canoas. São elas: cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial. Tais menções não se encerram nos documentos da época e se revelam, sobretudo, como possíveis projetos para a construção do futuro da cidade, que será politicamente marcada pela Emancipação municipal, ocorrida em 1939.

Assim, a reportagem que representa Canoas como um ponto de veraneio possui como baluarte o uso do povoado como um local de lazer e descanso; já a imagem de cidade dormitório é extraída das páginas do noticiário que discorre sobre as novas construções na zona sul da região; por fim, a terceira menção deseja simbolizar Canoas como uma cidade industrial, exaltando questões ligadas à boa infra-estrutura técnica e econômica da localidade.

Tais apontamentos prévios fornecem margem a uma análise dessas projeções como legitimadoras de determinados cenários urbanos de Canoas na década de Emancipação política da cidade. Para isso, busca-se compreender a construção desses cenários a partir de práticas urbanas específicas geradas e/ou aplicadas nos mesmos.

---

<sup>52</sup> *O Canoense*, Canoas, 19.09.1937.

### 1.1.1 Cenário I: reminiscências de um ponto de veraneio

Em busca da origem do pouco conhecido cenário de Canoas como um ponto de veraneio, segue-se o caminho percorrido pela família Ludwig, que é narrado por Oswaldo Kessler Ludwig, nascido em 1914 na mansão *Vila Mimosa*<sup>53</sup>, hoje histórica. Entre outros quesitos, o seu testemunho é notadamente valioso pelo fato de Oswaldo ser um dos poucos depoentes a ter vivenciado o desenvolvimento de Canoas em época anterior à Emancipação da cidade<sup>54</sup>. Ao compartilhar a trajetória de sua família, Oswaldo desvela alguns aspectos da configuração urbana do pequeno *Povôado de Canôas*:

Em fins do século passado, a última década do século passado, o meu avô materno Félix Kessler adquiriu uma chácara a uma quadra ao norte da Estação, que era o centro demarcado de Canoas, da tranqüila e pequena Vila de Canoas e aí construiu a sua residência que, de início era de veraneio. Posteriormente passou a ser residência fixa. Como havia adquirido defronte, ao lado oeste da viação férrea as três chácaras, meu pai que havia conhecido aqui em Canoas a minha mãe, hospedado que estava num veraneio em hotel, primeiro hotel de Canoas, defronte à Estação uma casa bonita, de tijolos à vista, propriedade da família Witrock. Este francês de sobrenome basco instalou ali o seu primeiro hotel e meu pai, vindo veraneiar em Canoas, em 1896, conheceu então minha mãe, casando com ela em 1897. Foi residir em Porto Alegre, mas não resistiu aos encantos de Canoas e por 1904 resolveu voltar para se instalar aqui definitivamente. Alugou, então, em fins de 1904 um chalé, que fica aqui ao lado e que era propriedade da família Schell, donde o nome hoje desta Rua Guilherme Schell. Passou um ano morando neste chalé, estilo suíço, muito bonito e acompanhou a construção da primitiva Vila Mimosa, que só ficou pronta em fins de 1905. Nesta casa, inicialmente eram quatro peças no andar térreo e quatro quartos no andar superior. Aos fundos duas cozinhas e em cima, um banheiro. Nas duas peças térreas da frente, que tinham então quatro portas, duas em cada peça, minha mãe instalou de um lado um armazém de secos e molhados e do outro lado a primeira loja de fazendas e armarinhos de Canoas.

O depoimento de Ludwig fornece duas indicações basilares sobre a dinâmica territorial de Canoas nas primeiras décadas do século XX. A primeira delas caracteriza o povoado como um ponto de veraneio<sup>55</sup>. Em contrapartida, a segunda evoca uma transformação no caráter de refúgio da localidade, informando o momento em que veranistas ocasionais se transferem em definitivo para Canoas e inauguram pequenos negócios na região.

<sup>53</sup> A chamada *Vila Mimosa* é uma mansão localizada na área central de Canoas que foi construída em 1904 e, posteriormente, ampliada em 1920. Atualmente, representa um dos principais patrimônios materiais tombados pelo Poder Público Municipal.

<sup>54</sup> De acordo com os acervos de depoimentos orais consultados na UPHAM-Canoas e no MAHLS.

<sup>55</sup> Segundo um breve contato com a documentação da época, a família Ludwig não foi a única a investir na construção de residências de veraneio na localidade de Canoas. É o que atestam algumas Plantas de construções, como as da mansão das famílias Ludwig e Abadie, além de outros proprietários, como Fernando Pereira. Acervo: Mapoteca UPHAM -Canoas.

Apesar de ser somente uma, entre tantas paradas da linha férrea que ligava Porto Alegre a São Leopoldo<sup>56</sup>, a estação nomeada de *Capão das Canoas* possuía requintes para conquistar famílias de cidades vizinhas a se deslocarem nos finais de semana de verão (e, quem sabe, em outras estações) para as suas paragens, já que os interessados em desfrutar momentos de repouso e de entretenimento na capital estavam cercados de opções diversas, conforme apurou Rosemary Fritsch Brum<sup>57</sup>:

Referimo-nos aos balneários que as famílias usufruíam, instalando inclusive casas de veraneio. Canoas, na região metropolitana, é área de lazer, onde há casas de veraneio. Um pouco mais perto, Belém Velho, Vila Nova (onde italianos instalam-se em comunidades rurais e produtivas) e Belém Novo também atraem veranistas. Mas, ainda mais próximo, está o arrabalde da Tristeza (...).

Um indício para o grande interesse no pequeno povoado foi obtido através de uma consulta ao *Diccionario Geographico Historico e Estatistico do Rio Grande do Sul*, publicado em 1907, no qual Canoas é descrita como uma “belíssima povoação no Município de Gravatahy, com chácaras aprazíveis e uma bonita igreja paroquial consagrada a São Luiz Gonzaga”<sup>58</sup>. Além da citada publicação, os diários históricos dos Lassalistas, escritos continuamente pelos Irmãos da Congregação desde a sua chegada ao povoado, têm manuscritos no seu volume inicial os detalhes da negociação que culminou na instalação da referida congregação no povoado, em 1908. O relato ilustra diversas feições históricas do período tanto na dimensão regional (incentivo de Borges de Medeiros ao Instituto Agrônômico) quanto no âmbito local (presença de um hotel nas imediações da estação de trem de Canoas). Neste sentido, os Irmãos registraram:

Tínhamos nos estabelecido em Porto Alegre há poucos meses quando uns cavalheiros, nossos relacionados, pediram insistentemente que fundássemos uma Escola de Agronomia, pois era desejo do Sr. Presidente do Estado. Com este intuito visitamos duas ou três vezes ao Sr. Borges de Medeiros, que muito nos encorajou e nos prometeu o auxílio do Estado. O lugar escolhido para a fundação foi Canoas. O C. Ir. Neoster Martyr (Pedro), Diretor, e o Ir. João Maria, acompanhados pelos senhores Amaral Ribeiro Kessler e Fritz Ludwig, dirigiram-se várias vezes a essa localidade, a fim de escolherem uma propriedade conveniente. Estávamos no fim de 1907. O C. Ir. Florentin de Jesus, Visitante, havendo-nos trazido novo grupo de Irmãos, que desembarcaram em Porto Alegre, aprovou o projeto e foi pessoalmente ver Canoas. Decidiu-se então que nos estabeleceríamos na propriedade que servia de hotel, situada muito perto da estação da Viação Férrea. Negociou-se com o proprietário Weingärtner (...)<sup>59</sup>

<sup>56</sup> Em 1874 as estações eram: Porto Alegre, Canoas, Sapucaia e São Leopoldo. Já em 1876 foram inauguradas as estações Rio dos Sinos e Novo Hamburgo.

<sup>57</sup> BRUM, Rosemary Fritsch. **Uma cidade que se conta**: imigrantes italianos e narrativas no espaço social da cidade de Porto Alegre (1920 - 1937). São Luís: EDUFMA, 2009. p. 208.

<sup>58</sup> DE FARIA, Octávio Augusto. **Diccionario Geographico, Historico e Estatistico do Rio Grande do Sul**. Editora Pelotas Diário Popular, 1907.

<sup>59</sup> Diários Históricos dos Lassalistas, Livro I (1908-1949). p. 4. Acervo MAHLS.

Cerca de um século após os Lassalistas terem escrito as suas impressões iniciais sobre Canoas, é também um Irmão do grupo que relata, através de entrevista oral concedida no ano de 2009, a sua idéia principal sobre a localidade:

Canoas funcionava como uma estância de veraneio — imagine veraneio em Canoas! Mas os porto-alegrenses vinham a Canoas porque havia uma comunidade muito grande para a época e existia o trem, a via férrea, a ferrovia que passava por Canoas (...). Então muita gente vinha pra cá e Canoas era um belo bosque, os chamados capões eram bosques que estavam em expansão (...). Então muita gente comprava aqui uma residência e fazia sua casa de veraneio no meio do mato, por exemplo, o Frederico Guilherme Ludwig da Vila Mimosa, o Livonius, cujos prédios hoje pertencem ao Colégio Maria Auxiliadora. Era veraneio. Eram casas de veraneio.<sup>60</sup>

O testemunho em destaque — apesar de estar em concordância e, inclusive, de fazer referência à trajetória de Oswaldo Ludwig através da citação da mansão *Vila Mimosa* — possui uma interessante particularidade, que é o fato de o entrevistado não ter acompanhado o período histórico ao qual se reporta. Irmão Norberto Luiz Nesello nasceu em Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul, no ano de 1928, e chegou a Canoas somente em 1942, em função de seu ingresso na Ordem Lassalista.

Especificamente, a questão que se coloca diante desse caso é a que busca compreender a relação entre a memória adquirida e a propriamente vivenciada pelo depoente ou, aquela que se debruça, conforme Núncia Constantino “sobre os desvãos da narrativa, sobre os elementos da subjetividade que compõem esta narrativa do outro”<sup>61</sup>. A tomada de conhecimento de algumas informações biográficas do entrevistado permite o estabelecimento de uma hipótese, centrada na idéia de que os detalhes revelados por Irmão Norberto a respeito do período anterior ao seu estabelecimento em Canoas são frutos de seu peculiar interesse sobre o passado da cidade, qualificado pela realização de algumas leituras específicas e pela prática docente. Procura-se ir ao encontro, então, dessas prováveis leituras e questionar o que estas trazem a respeito de Canoas como ponto de veraneio. A primeira descrição provém de Sanmartin que sentencia:

A população da cidade procurava recrear-se nos dias de descanso em arrabaldes aprazíveis, onde a bela natureza brasileira esmerou-se nos seus caprichosos arabescos de atraente beleza. Muitas famílias tinham suas residências de verão em Canoas, servida por estrada de ferro e uma sofrível rodoviária. Mas Canoas ficava um pouco afastada da cidade e não oferecia nenhum atrativo popular.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> NESELLO, Norberto Luiz. Entrevista concedida a Danielle Heberle Viegas. Canoas, jun. 2009.

<sup>61</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Nas entrelinhas da narrativa: vozes de mulheres imigrantes. **Estudos Ibero-Americanos**, v. XXXII, 2006. p. 64.

<sup>62</sup> SANMARTIN, Olynto. **Um ciclo de cultura social**. Porto Alegre: Sulina, 1969. p. 63.

A falta de atrativos populares e a pouca infra-estrutura da estação *Capão das Canoas* são, no entanto, contestadas por memorialistas locais, que expõem com entusiasmo os detalhes do cenário de veraneio da região. Um dos narradores é João Palma da Silva, que arrisca uma descrição com ares de lembrança a respeito do povoado ainda no final do século XIX:

(...) enquanto os homens discutiam a política da época, e falando dos riscos que vinha correndo o Império, as senhoras faziam rendas e comentavam os escândalos da sociedade porto-alegrense, onde tinham de casar suas filhas e filhos. As jovens costumavam fazer grupos à parte e, às vezes, em noites de luar, semelhando ninfas verdadeiras, reuniam-se numa clareira de mato e tocavam bandolim.<sup>63</sup>

Sobre o assunto, Pfeil igualmente assevera que:

(...) Por volta de 1875 aqui existiam bosques belíssimos e Wittrock, cuja propriedade se situava nas proximidades da estação velha (...) arrumou o seu sítio de acordo como gosto dos alemães, construindo “Wanderwege” (ruelas para passear a pé) (...). Já em janeiro de 1878 as sociedades alemãs da Capital alugavam trens especiais para Canoas, a fim de passar o fim de semana no “Gartenrestaurant Hotel” de Wittrock, que havia adquirido a propriedade em 14.01.1872, por Cr\$ 500,000 (quinhentos mil réis) de Carlos Thompson Flores, em frente ao Capão das Canoas.<sup>64</sup>

As informações destacadas possibilitam pensar Canoas não somente como um distrito de veraneio, mas, sobretudo, questionar essa referência específica do povoado. Um registro fotográfico de 1910 apresenta-se como um interessante recurso a fim de aprimorar um possível exercício de imaginação sobre o cotidiano da localidade à época. A fotografia que, na verdade, trata-se de um postal<sup>65</sup>, confirma a circulação social que envolvia os usos daquele território. No mesmo sentido, foi produzido um conjunto de cartões-postais pelos Lassalistas sobre Canoas no mesmo período.<sup>66</sup>

<sup>63</sup> SILVA, João Palma da. **As origens de Canoas: conquista, povoamento, evolução**. 4. ed. Canoas: La Salle, 1989. p. 149.

<sup>64</sup> PFEIL, 1992, op. cit., p. 30.

<sup>65</sup> Fonte da fotografia original: Acervo fotográfico UPHAM - Canoas. Reprodução aqui adotada extraída de GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005. p. 198.

<sup>66</sup> Refere-se aqui a um conjunto de 15 cartões-postais referentes ao Instituto São José (atual Centro Universitário La Salle) e o núcleo central da cidade de Canoas. Fonte: Acervo Fotográfico MAHLS.

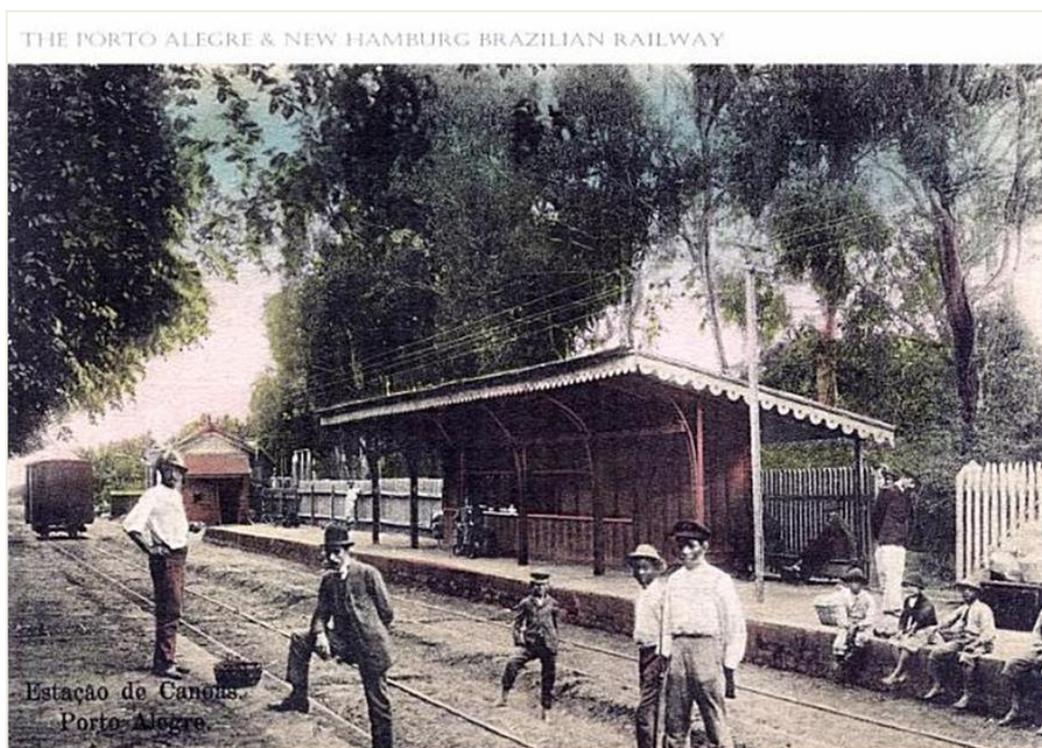


Figura 1 – Postal com imagem da “Estação de Canôas”, 1910

Averiguou-se através de pesquisa acadêmica um esclarecimento importante a respeito da procura constante por refúgios particulares em pleno efervescer urbano da virada do século XIX para o XX, especificadamente através do trabalho de Joana Schossler<sup>67</sup> que defendeu a busca pela vilegiatura como um desdobramento da Modernidade. Enquanto as capitais se urbanizavam rapidamente, com o alargamento, com o calçamento de antigas ruas e com a construção de novas edificações, a população buscava novos locais para o desfrute do lazer junto a retiros naturais. Segundo a pesquisadora:

Do nervosismo da vida urbana, fazia parte a pretensão de sair do cotidiano eletrizante da cidade. Refúgios começaram a ser cada vez mais necessários para mostrar também a distinção dos retirantes temporários, ainda mais numa época em que não havia férias remuneradas.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> SCHOSSLER, Joana Carolina. “**As nossas praias**”: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900-1950). Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, PUCRS, 2010.

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 107.

Canoas estava na rota desses recantos reconhecidos como pitorescos e ainda intocados por ações urbanizadoras. Um questionamento pertinente diante desse panorama é a identificação de quais grupos costumavam freqüentar a região. Incorpora-se como fonte de pesquisa o cartão-postal exposto acima. A imagem informa a presença de negros, o que dá respaldo a importantes pesquisas recentes que abordam a temática e que discorrem sobre a formação de uma comunidade negra na localidade, desde os novecentos até o século XX<sup>69</sup>.

É precipitado concluir, no entanto, que o referido grupo étnico era o único a habitar Canoas no período. Assim, vai-se ao encontro da perspectiva de Monteiro<sup>70</sup>, que cita que a fotografia não é nem espelho, nem desfiguração, mas um indício do real. Tal imagem é indiciária, sobretudo, por eleger como pano de fundo um símbolo do povoado à época — a estação de trem, que fornecia acesso àqueles que desejavam chegar e partir de Canoas. E quem seriam estes? O jornal *Diário de Notícias* mais uma vez é reservado como uma importante fonte de pesquisa, ao relatar alguns detalhes de uma celebração ocorrida no povoado já no início da década de 1930, conforme abaixo:

(...) Aderiram a esses festejos e aos mesmos compareceram, aumentando-lhes o brilhantismo o Clube do Comércio, Recreio Juvenil, Jocotó, Sociedade Filosofia, Austríaca, Esmeralda e Leopoldina. O serviço de transporte para o local da festa foi feito por trens e auto-ônibus, a preços populares. (...) Os festejos continuarão hoje, às 8.20, 10.30, 16.30 e 18 horas. Trens especiais para as sociedades, caminhões e auto.<sup>71</sup>

Os dados relatados acima possibilitam o entendimento de que o povoamento da região junto à estação ferroviária em Canoas foi realizado, principalmente, por famílias de imigrantes provenientes da Capital e do núcleo de São Leopoldo. Outro documento da época, produzido quando das comemorações dos cem anos da chegada dos alemães no Rio Grande do Sul, em 1924, nomina Canoas de uma “pequena colônia-oásis alemã”:

"Logo depois, de cruzarmos o rio Gravataí, sobrevoamos uma pequena colônia-oásis alemã, as colônias e chácaras de Canoas. Em ambos os lados da linha do trem, avistamos bonitas casas recém-construídas e na estação de

<sup>69</sup> A temática é promissora e esteve em foco, na atualidade, sobretudo após o reconhecimento pelo INCRA, no ano de 2009, de um perímetro localizado no Bairro Marechal Rondon, como uma área quilombola remanescente. Consultar: CARVALHO, Ana Paula Comin de. De “Planeta dos Macacos” à “Chácara das Rosas”: de um território negro a um quilombo urbano. In: SILVA, Gilberto Ferreira da; SANTOS, José Antônio dos; CARNEIRO, Luiz Carlos da Cunha. **RS negro: cartografias sobre a produção do conhecimento**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008; OLIVEIRA, Vinicius Pereira de ; SILVA, Vera Regina Rodrigues da . **Chácara das Rosas: o ontem e o hoje de uma luta quilombola. Relatório Antropológico e Histórico de uma Comunidade Negra em Canoas/RS**. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

<sup>70</sup> MONTEIRO, Charles. Imagens sedutoras da Modernidade urbana: reflexões sobre a construção de um novo padrão de visualidade urbana nas revistas ilustradas na década de 1950. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 160, 2007.

<sup>71</sup> **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 25.10.1931.

trem, um pequeno aglomerado e um belo colégio pelos irmãos das escolas cristãs." <sup>72</sup>

Schossler<sup>73</sup> esclarece que o pioneirismo exercido por imigrantes, especialmente alemães, na prática da vilegiatura, estava ancorado no bom nível socioeconômico que parte do grupo usufruía à época e, também, na instrução que detinham quanto aos benefícios que as atividades de veraneio proporcionavam.

Os fatores que deslocavam os interessados até os destinos almeçados eram complementados, ainda, pela facilidade de ir e vir, propiciada por ocasionais investimentos em transportes e estradas. Neste sentido, a construção da rodovia Gravataí-Osório-Tramandaí no final da década de 1930 parece ter sido tão determinante para o desenvolvimento das cidades do Litoral Norte do Estado quanto a inauguração da primeira estrada de ferro do Estado foi, em 1874, para a caracterização de Canoas como um local de veraneio no limiar do século XIX para o XX. Afinal, consta que, em 1885, quando começaram a funcionar as locomotivas de passeio, transitavam oito trens especiais entre Canoas e Porto Alegre aos domingos, além das viagens normais, que se estendiam até Novo Hamburgo, sendo transportados 43.872 passageiros naquele ano. Já em 1886, o número de passageiros chegou a 64.041<sup>74</sup>.

A análise de documentos cartográficos referentes ao núcleo junto à estação de trem de Canoas entre o final do século XIX e o início do século XX confirma a tendência de que a instalação da linha férrea foi um marco determinante para o desenvolvimento urbano da região. A respeito disso, é importante compartilhar a tese de Daniela Fialho, que ressalta: “é preciso analisar o que foi enquadrado pelo mapa, como ele enquadrou, assim como o que ficou de fora”<sup>75</sup>.

Em 1879, a área que corresponde ao atual Município de Canoas ainda era denominada como *as terras de Vicente Freire*<sup>76</sup>, de acordo a legenda escrita junto ao lado esquerdo da

<sup>72</sup> Cem Anos de Germanidade no Rio Grande do Sul (1824-1924). São Leopoldo: Editora da UNISINOS, 1999, [1924], p.569.

<sup>73</sup> SCHOSSLER, 2010, op. cit., p. 106-107.

<sup>74</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 153.

<sup>75</sup> FIALHO, Daniela Marzola. **Cidades visíveis**: para uma História da Cartografia como documento de identidade urbana. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, UFRGS, 2010. p. 77.

<sup>76</sup> Vicente Ferrer da Silva Freire (1781-1836), casado com Rafaela Pinto Bandeira (1792-1888), neta de Francisco Pinto Bandeira (1701-1771), foi o primeiro povoador de Canoas, sob o auspício do Império. Para maiores informações, consultar a documentação histórica relativa a Canoas nos séculos XVIII e XIX no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul. São cartas de sesmarias, mapas, códices, correspondências, ofícios sobre obras

Figura 2, exposta abaixo. Nesse período, conforme se visualiza, a referência era voltada ao proprietário particular das terras e a idéia de “povoado de Canoas” nem mesmo era fomentada.

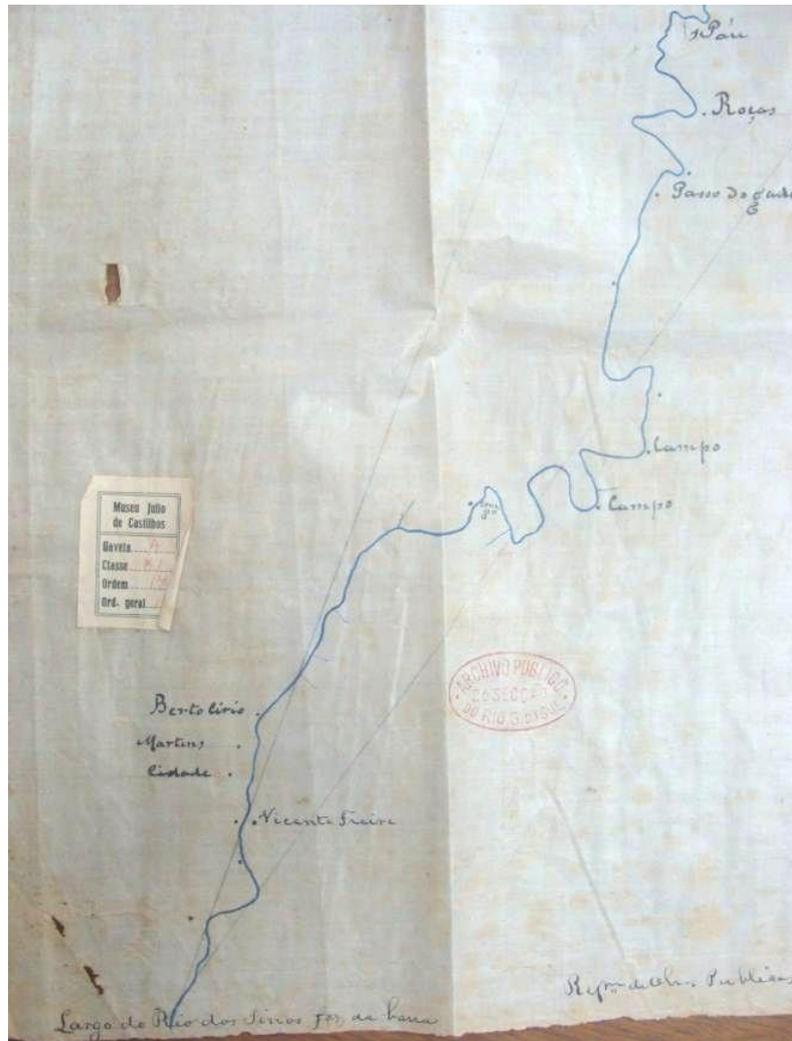


Figura 2 – Detalhe de uma Planta que evidencia o território de Canoas em 1879, sob o designio de “terras de Vicente Freire”.

Já a Figura 3, correspondente a uma Planta datada de 1895, e, portanto, há duas décadas após a instalação da via férrea, traz em detalhes o núcleo formado próximo à estação da estrada de ferro que passava por Canoas. As terras, localizadas a leste da via férrea — adotada como referência — pertenciam a Olavo Ferreira, ainda que a Planta também

---

públicas e outras fontes que nos fornecem indícios para o conhecimento de um contexto que insere a cidade na rota da História Colonial do Rio Grande do Sul.

evidencie outras chácaras, designadas como sendo de propriedade de “Milanez”, “Reuter”, “Braga”, “Heinssen” e “Weingärtner”. Conta-se que o famoso pintor, Pedro Weingärtner, primo de um proprietário de terras na região, freqüentou o povoado de Canoas e deixou-se inspirar pelo clima bucólico do lugar. Aliás, não foi o único artista a transitar por essas terras: o italiano Giuseppe Gaudenzi chegou a Porto Alegre no início do século XX, dirigindo-se constantemente a Canoas, sendo autor de esculturas no altar da Igreja matriz da localidade e de algumas alegorias do primeiro Carnaval realizado no povoado, em 1919.

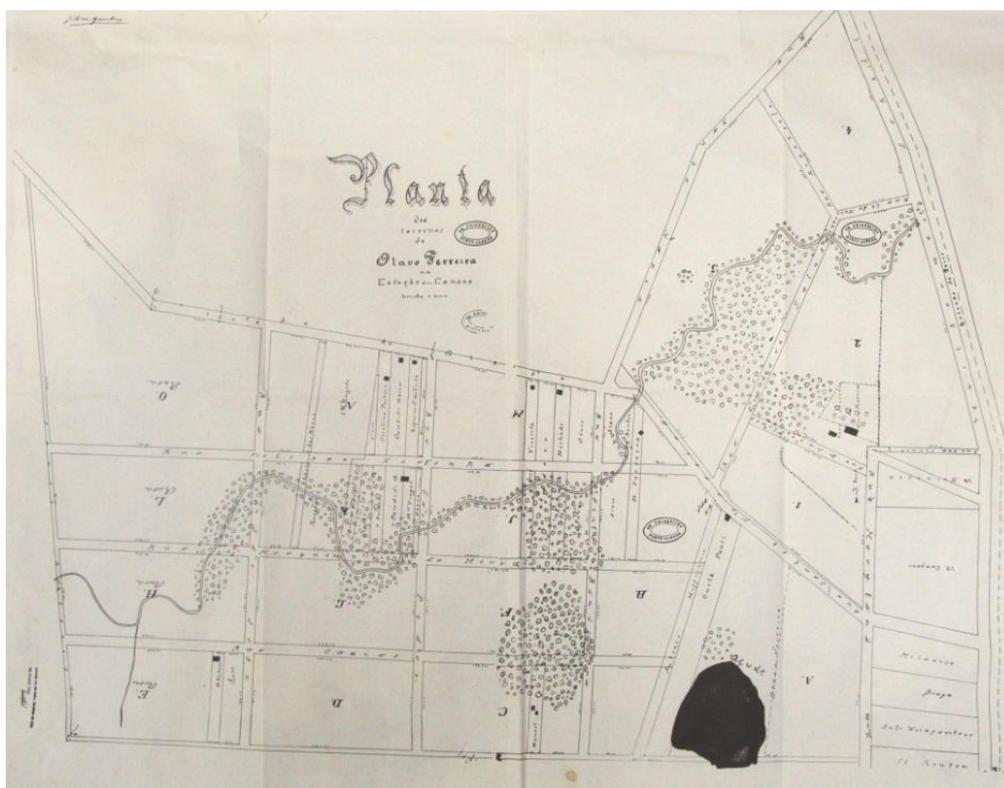


Figura 3 – Planta das terras de Olavo Ferreira (área a leste da estação do trem), 1895

A partir de 1909, no entanto, os passeios de trem perderam alguns adeptos em prol da utilização do automóvel, considerado como a grande novidade à época. Uma notícia publicada no *Correio do Povo* desvela outro importante marco urbano do período, a saber, a inauguração da estrada de rodagem entre Porto Alegre e Canoas:

Foi novamente transitada, anteontem, a estrada de rodagem que acaba de ser aberta entre esta capital e a povoação de Canoas. Cavalheiros e senhoras da elite porto-alegrense ali foram, domingo, para dar a nota de elegância, em dez automóveis, além de grande número de carrinhos, motocicletos, bicicletas e a cavalo, sendo todos unânimes em elogiar as boas condições da nova estrada. Sabemos que a inauguração oficial realizar-se-á no próximo dia 12 de dezembro, havendo um grande corso, que partirá da Praça dos Navegantes, às 2 horas da tarde, regressando ao escurecer.<sup>77</sup>

<sup>77</sup> *Correio do Povo*, Porto Alegre, 30.11.1909.

A estrada de rodagem, segundo consta, possuía duas grandes figueiras em sua passagem, que foram apelidadas pelos que ali transitavam de “Arco do Triunfo”<sup>78</sup>. Ora, tal alusão indica a tentativa de dotar o caminho de chão batido de ares mais nobres e modernos, já que, conforme informou a reportagem, tal estrada servia à elite da Capital que se dirigia ao povoado vizinho para momentos de recreação.

O novo meio de acesso a Canoas aparece registrado em uma Planta datada de 1914, que nomeia, também, outros territórios do povoado, tais como: 5 Colônias, Mato Grande, Banhado Grande, Fazenda Mathias Velho, Fazenda Brigadeira, Fazenda Guajuviras, Campos Família Rosa e Capão Sujo.



Figura 4 – Planta da área central do povoado de Canoas, 1914

A observação do conjunto de Plantas arroladas comprova o loteamento da área central em torno da estação de trem em detrimento dos antigos pontos de ocupação que, embora tenham passado por processos de divisão territorial, permaneceram isentos de maiores transformações. Chama a atenção o predomínio do mapeamento em detalhes desta área em relação a outras zonas do povoado, meramente citadas nas Plantas ou simplesmente ignoradas. Neste sentido, é importante compartilhar o pensamento de Turchi, que ressalva:

<sup>78</sup> SILVA, 1978, op. cit., p. 66.

“mapas são definidos pelo que eles incluem, mas seguidamente eles são mais reveladores no que eles excluem”<sup>79</sup>.

A linha férrea e a localização de sua estação, neste sentido, foram determinantes para a composição da idéia de uma zona “central” na localidade no transcorrer do século XIX para o XX. No entanto, não se deve encarar tal fator como determinante, pois, conforme alerta Villaça<sup>80</sup>, outras cidades que contavam com linhas férreas à época não observaram desenvolvimento semelhante ao de Canoas. Tal desenvolvimento decorreu, sobretudo, de sua localização estratégica junto a Porto Alegre e da expansão específica desta última cidade no sentido norte, desde o século XIX. Segundo Charles Monteiro, nesse período, a Capital dos gaúchos se almejava estar interligada a outros centros urbanos e com o *interland*. O autor descreve a tipologia arquitetônica da estação freqüentada pela elite porto-alegrense que lá realizava o embarque e o desembarque dos seus destinos de passeio. Assim, “a Estação da Estrada de Ferro localiza-se na esquina da Rua Voluntários da Pátria com Conceição. Como aquelas de São Leopoldo e Novo Hamburgo, foi construída de madeira no estilo enxaimel alemão”.<sup>81</sup> E como seria a estação do povoado frente às dos grandes núcleos que se localizam ao sul e ao norte de seu território?

A primeira estação do Capão das Canoas assemelhava-se mais a um abrigo de madeira destinado a poucos passageiros e à bilheteria, conforme é possível concluir com a observação da Figura n.1<sup>82</sup>. Sua edificação ficou, naturalmente, a cargo da mesma empresa incumbida pela administração da linha férrea, a *Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*. A referida Companhia permaneceu no comando até 1905, quando a estação e a linha foram assumidas pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, que foi encampada definitivamente e transformada em Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul (V.F.R.G.S.), em 1920<sup>83</sup>.

Se, por um lado, a instalação da parada da linha férrea na localidade favoreceu a utilização do povoado como um ponto de veraneio, por outro, projetou, também, alternativas de comércio ligadas, em um momento inicial, muito mais à localização privilegiada de Canoas do que às reais possibilidades e incentivos de negócios na região. Assim, a criação da

<sup>79</sup> TURCHI apud FIALHO, 2010, op. cit., p. 106.

<sup>80</sup> VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998. p. 104.

<sup>81</sup> MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre: Urbanização e Modernidade - a construção social do espaço urbano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995. p. 32.

<sup>82</sup> Ver item 1.1.1 desta Dissertação.

<sup>83</sup> A encampação seguiu um fator comum no período, já que a maior empresa ferroviária da época, a *Brazil Railway Company Ltda.*, foi encampada pelo Estado em 1917.

estação de trem veio a favorecer o despertar de práticas urbanas no *Povoador de Canoas* que, a partir de 1880, passou a pertencer à *Vila de Nossa Senhora dos Anjos de Gravataí*; em 1908, foi elevado à *Capela Curada*; em 1912, foi anexado como quarto distrito da mesma sede<sup>84</sup>.

Vai-se ao encontro, então, do segundo indício fornecido pela entrevista oral de Oswaldo Ludwig, lembrando o trecho em que o depoente comenta a instalação definitiva de sua família em Canoas e da abertura de um pequeno comércio na região. Mais uma vez, não estavam sozinhos. O ponto de veraneio começou a sofrer alterações a partir da inauguração de um incipiente comércio local; passou-se a forjar concomitantemente, portanto, outros usos do território à época. Nessa direção, convém destacar também que, a partir da primeira década do século XX, Canoas começou a contar com alguns estabelecimentos sob a propriedade de negociantes da região, tais como a Farmácia Porcello (1909), a Casa Vargas (1910), a fábrica de móveis Silveira e Wittrock (1914) e o Cinema Porcello (1914).

Como se buscou esclarecer, a localidade foi ponto de lazer durante décadas, tendo tal característica reduzida quando da maior facilidade ao acesso às praias de mar e ao despertar do interesse de investidores na região, que passaram a encarar Canoas como um ponto estratégico, localizado entre dois grandes centros urbanos do Estado, Porto Alegre e São Leopoldo.

A área localizada ao redor da estação de trem, fundamental para a idéia de “centro” do povoado e, posteriormente, da cidade, não foi a única a começar a sofrer modificações nos anos de 1930. Outras regiões de Canoas, até então não representadas nos mapas localizados — seja porque não detinham função geográfica e/ou política relevante, seja pelo fato de estarem grafadas a partir de nomenclaturas diferentes —, começam a sinalizar transformações. Deste modo, vai-se em busca dos outros cenários paralelos que estão sendo configurados em Canoas às vésperas da Emancipação da cidade.

### 1.1.2 Cenário II: anúncios de uma cidade dormitório

Um importante passo a ser dado quando da visita a ambientes desconhecidos é a busca por instrumentos de orientação. No caso em questão, o lugar incógnito refere-se ao(s)

---

<sup>84</sup> FORTES, Amyr Borges ; WAGNER, João B. S. **História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, 1963. p. 192-193.

cenário(s) de Canoas que legitimavam a localidade como uma cidade dormitório já na década de 1930. Segue-se, desta maneira, as informações fornecidas pelos jornalistas do *Jornal da Noite*<sup>85</sup>, que, em sua excursão ao povoado de Canoas em 1933, anunciaram novas construções que contrastavam com o horizonte bucólico da região. Ora, no instante em que anunciam tais impressões, os repórteres ainda nem estavam perto de chegar ao seu destino final, na área central da cidade. Estavam se referindo, portanto, a outro cenário senão aquele aqui revisitado anteriormente, que legou ao chamado *Capão das Canoas* o título de ponto de veraneio. Assim se questiona: qual é a localização desses outros cenários? Neste sentido se apresenta o instrumento de orientação (e de investigação) desses novos caminhos: trata-se de uma Planta do território de Canoas produzida em 1935.

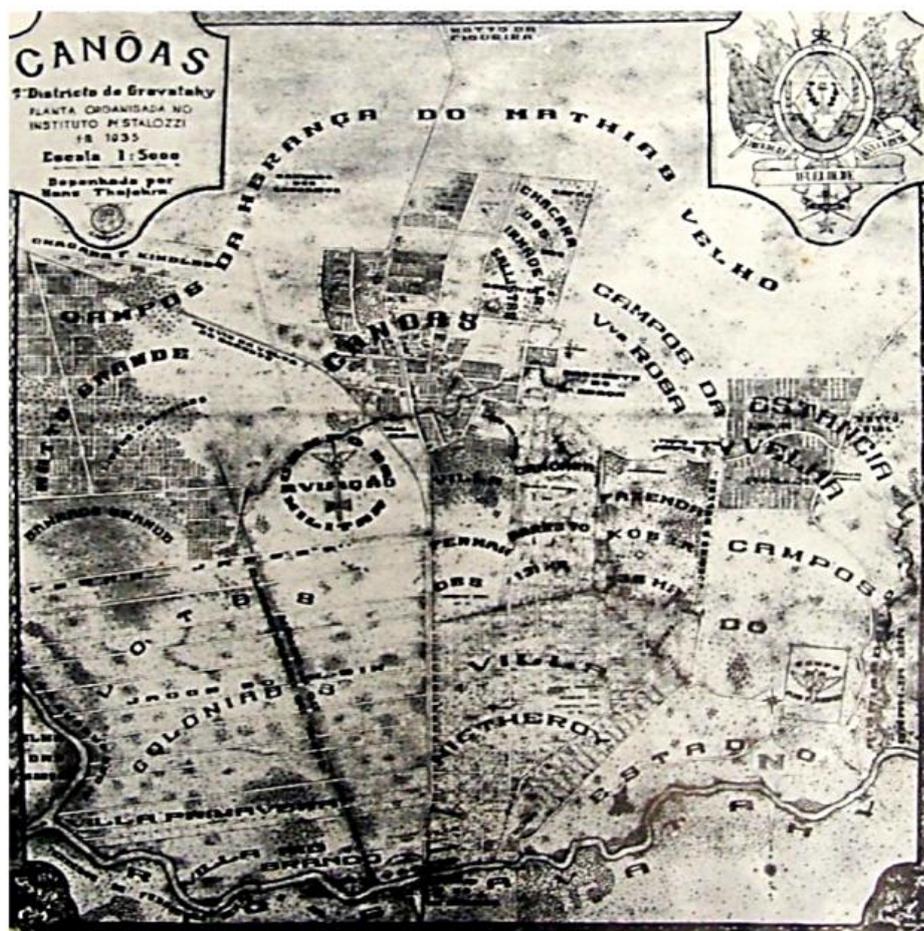


Figura 5 – Planta do povoado de Canoas, 1935

João Palma da Silva realizou uma descrição da referida Planta:

— No centro da área, aparece o pequeno e tradicional núcleo urbano. Os ‘Campos do Mathias Velho’ ainda ocupam toda a zona norte. Bem junto ao povoado, aparece

<sup>85</sup> Consultar item 1.1.1 desta Dissertação.

a 'Chácara dos Irmãos Lassalistas' e os 'Campos da Viúva Rosa', que se estendem para leste; bem a leste, a 'Estância Velha'; ao sul, junto do núcleo urbano, 'Vila Fernandes', 'Chácara Barreto', 'Fazenda Koser'—tudo a leste da estrada de ferro. Ainda a leste da estrada de ferro a 'Vila Niterói', já toda loteada, mas ainda pouco povoada. A zona bem à leste, entre a Estância Velha, o Rio Gravataí e o Arroio da Brigadeira (divisa com Cachoeirinha) aparece como 'Campos do Estado' (hoje ocupados pela Base Aérea de Canoas). A oeste do núcleo urbano e da estrada de ferro aparecem: 'Chácara Kindler', 'Mato Grande', 'Banhado Grande' e o antigo campo de aviação (hoje Q.G do 5º Comando Aéreo Regional). A região entre o campo de aviação (Terceiro Regimento de Aviação), a estrada de ferro e o Rio Gravataí e o Rio dos Sinos ainda estão demarcados e ocupados por 'Lotes Coloniais', em cortes longitudinais, da ferrovia ao Rio dos Sinos. O primeiro lote, logo abaixo do campo do Terceiro Regimento é a colônia de Pedro Jacobs. Mais junto ao Rio Gravataí aparecem lotes coloniais reservados para a implantação das 'Vilas Rio Branco' e 'Primavera'<sup>86</sup>.

Embora bastante informativa e organizada, a legenda produzida pelo memorialista canoense não pode ser agregada ao presente estudo de modo completamente satisfatório. Isso porque a sua exibição não informa além do que se pode ser reconhecido na imagem, ou seja, não sugere ligações direcionadas ao contexto de época a partir dos dados anunciados na fonte. Desta maneira, propõe-se um exercício de investigação com base na Planta acima.

É sabido que o referido documento foi desenhado nas dependências do *Instituto Pestalozzi*<sup>87</sup> pelo jovem Hans Thofehn, que posteriormente se consagrou como geógrafo e como professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, entre outros cargos que ocupou<sup>88</sup>. Mas o que tal Planta pode revelar através de seu conteúdo?

Em comparação com as demais Plantas localizadas, concluiu-se que tal registro foi pioneiro em reproduzir o território de Canoas, tendo como linha de referência a estrada de ferro, que corta a cidade até a atualidade no sentido norte-sul. Caracteriza-se, também, por ser uma fonte de pesquisa fundamental, ao ilustrar o primeiro distrito da futura cidade emancipada em sua totalidade espacial, bem como a sua divisão territorial composta por loteamentos, por chácaras e por grandes áreas ainda inocupadas. Em momento anterior à década de 1930, as fontes cartográficas analisadas, apesar de referenciar a linha férrea que cruzava o povoado, mapeavam apenas parcialmente territórios e/ou propriedades específicas. Pode-se inferir, portanto, que tal Planta é elementar, pois foi o primeiro documento cartográfico localizado que representou Canoas como uma cidade e não mais como um

<sup>86</sup> SILVA, 1978, op. cit., p. 84.

<sup>87</sup> O Instituto Pestalozzi trata-se de uma escola precursora no tratamento de jovens com necessidades especiais. A instituição foi fundada em 1926 e transferiu-se para Canoas em 1929, sob a direção de seu fundador, Prof. Thiago Würth.

<sup>88</sup> Para maiores informações, consultar biografia profissional do geógrafo, disponível no seguinte endereço eletrônico: < <http://www.museum.in.ufrgs.br/MemHansThofehn.htm> >. Acesso em: jul. 2010.

povoado, fato esse que se torna bastante elucidativo quando contextualizado às vésperas da Emancipação da vila, ocorrida quatro anos após a produção da Planta.

Busca-se compreender quais são os diferenciais que esses outros territórios, até então “invisíveis” nos mapas da cidade, legam ao processo de formação urbana da cidade de Canoas. Sendo assim, cogita-se uma hipótese, em especial: é a de que as práticas de ocupação de tais áreas estiveram vinculadas à ocupação de Canoas como um reduto dormitório de trabalhadores da Capital. Tal conjectura não é à toa, pois uma análise do contexto da época obtida através de leituras direcionadas indica o povoamento de extensões próximas a Porto Alegre por um público particular e em razão de um fim específico. De acordo com Rejane Penna<sup>89</sup>:

O fluxo interior capital obedeceu a fatores diversos, resultantes das condições específicas das zonas de onde se originara, porém o direcionamento a Porto Alegre e não a outras cidades quaisquer definiam o pólo atrativo da capital como concentrador e com capacidade de realizar a meta do migrante, ou seja, melhores condições de sobrevivência. As dificuldades crescentes da capital em alojar toda esta população em busca de trabalho colocava como alternativa óbvia a ocupação dos espaços próximos à capital.

Entre os “espaços próximos à capital”, encontrava-se Canoas e, mais precisamente, o limite sul do povoado, que o separava da cidade de Porto Alegre. É nesse ponto que está localizada a *Villa Nictheroy*, território que foi eleito nesta pesquisa como o cenário mais representativo de Canoas como um projeto de cidade dormitório nos anos trinta, o que não exclui a referência à outras áreas<sup>90</sup>. A referida Vila foi, afinal, o primeiro loteamento a ser implantado em Canoas com a finalidade de atender à demanda de interessados que procuravam a região em busca de ofertas de moradia mais acessíveis do que as disponibilizadas na Capital. Um grupo de empresários de Porto Alegre, liderado por Arthur Oscar Jochims<sup>91</sup>, ao identificar as potencialidades do local, inaugurou uma companhia na região em 1931, nomeada de *Empresa Territorial Nictheroy*. Poucos tempo depois, já em 1932, foram iniciadas as obras que conferiram a Niterói o traçado retilíneo de seus caminhos.

<sup>89</sup> PENNA, Rejane Silva (coord.). **Niterói**. 2. ed. rev. Canoas: Ed. La Salle, 2004b. (Canoas: para lembrar quem somos, n. 2 ). p. 15.

<sup>90</sup> Sabe-se que outras zonas de Canoas, tais como as chamadas *Vila Fernandes* e a *Chácara Barreto*, também tiveram os seus loteamentos conduzidos na década de 1930. Neste sentido, foram localizadas propagandas de vendas dos terrenos naqueles locais, promovidas pelos seus respectivos proprietários, José A. Fernandes e Victor Barreto Filho, sendo este último representado pela “*Empresa Territorial Vila Santa*”. Acervo UPHAM -Canoas.

<sup>91</sup> Arthur Jochims nasceu em 18 de janeiro de 1897, em Santa Cruz do Sul. Foi o diretor financeiro da *Empresa Territorial Nictheroy Ltda*, sendo que adquiriu as terras onde implantou o loteamento dos irmãos Alberto e Frederico Bins, que detinham plantações de arroz no local.

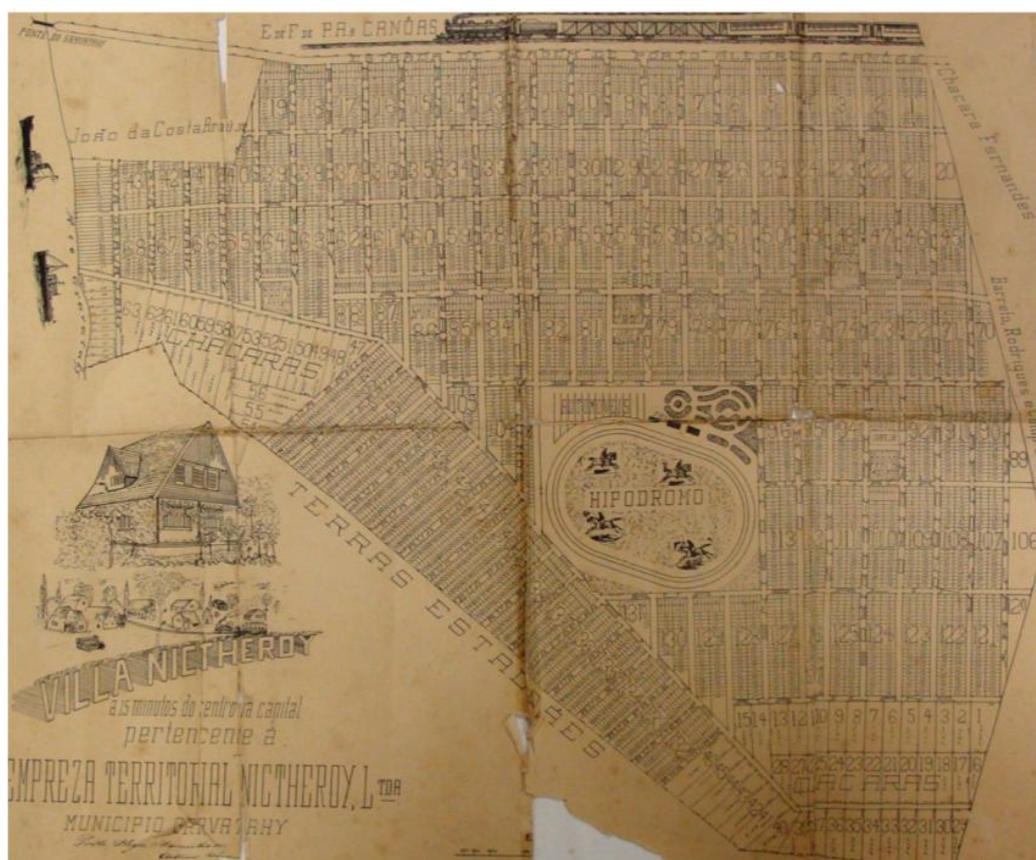


Figura 6 - Planta do loteamento da *Villa Nictheroy*, 1931

Não tardaram a aparecer anúncios que denunciavam o público alvo das propagandas. O planejamento do Bairro como um local de dormitório pode ser analisado a partir de detalhes da própria Planta, que se refere à área loteada da *Villa Nictheroy* até o ano de 1931. O documento traz a propaganda (reforçada, inclusive, por um desenho) de que o local ficava apenas a 15 minutos de Porto Alegre, cidade que, em outro contexto, poderia apenas ser citada como uma referência política e geográfica — aqui, porém, simbolizava o destino de trabalho da grande maioria dos possíveis interessados em habitar o loteamento. Um detalhe no canto esquerdo inferior da Planta também revela o endereço para a negociação de terrenos que, não por acaso, estava localizado em Porto Alegre, Município em que certamente era maior o fluxo de proponentes para adquirir terras na área. Rejane Penna estabelece conclusões sobre o processo de ocupação de Niterói, ao afirmar que o Bairro:

(...) integrou-se à parte urbana de Canoas pela divisão de terras muito baixas e impróprias à moradia em lotes com pagamento facilitado, inclusive com fornecimento de madeira, também financiada, para trabalhadores pobres que exerciam seu ofício, na maior parte, em Porto Alegre. Esse processo seguiu uma dinâmica comum a cidades próximas a metrópoles. Logo, por ter sua expansão induzida de Porto Alegre, o crescimento de Canoas se fez, quase que exclusivamente

por loteamentos, através dos quais ocorreu a ocupação dos vazios urbanos de maiores dimensões.<sup>92</sup>

Os futuros moradores da *Villa Nictheroy* poderiam desfrutar, segundo a Planta, de três praças, duas igrejas, uma escola, quatro espaços reservados à prática de esporte, além de um hipódromo. Tudo isso e muito mais, segundo outra propaganda da imobiliária, de 1933, reproduzida abaixo:

**Banco Pelotense**  
Chamamos a atenção que recebemos valores do referido banco, pagando 70% em troca de terreno

Vista de uma parte construída da Villa Nictheroy

**VER PARA CRER  
A VILLA NICTHEROY**

TEM A EXISTÊNCIA DE UM ANNO APENAS.  
Nesse curto lapso de tempo foram construídas, aproximadamente, **300 CASAS** todas habitadas

Aproximando-se as festas de NATAL milhares de pais procuram presentear seus filhos, e vacilam entre mil e uma sugestões diversas, sem escolher aquella que lhes satisfaça inteiramente.

Permita leitor amigo que lhe demos um bom conselho? O melhor presente e de mais utilidade, sem duvida, será adquirindo um dos magnificos terrenos da progressiva VILLA NICTHEROY. Não perca pois a occasião que vos offerece a Empresa, que continua vendendo terrenos desde 15000 o palmo, sem juros e sem entrada.

**Irmao a Empresa Territorias Nictheroy Ltda.**  
em Porto Alegre a rua Dr. Flores n. 23 (Telephono n. 404) ou representantes em \_\_\_\_\_ e Ser.

Vista de um terreno com 1000 metros de comprimento, 100 metros de largura

Vista de um terreno com 1000 metros de comprimento, 100 metros de largura

**Local Saudavel**  
Zona de Futuro  
Linhas de Omnibus de 15 em 15 minutos

**Ruas Macadamizadas**  
Terrenos Quasi de Graça a começar por 12\$500 ao mez. Não é Reclame

Vista de Avenida Nictheroy, principal e larga da Villa Nictheroy, com 22 metros de largura, toda arborizada e alçada com postes macadam.

Figura 7 – Anúncio de vendas do loteamento Nictheroy em Canoas, 1933

O anúncio publicitário busca reforçar a idéia de que a região fornecia rápido acesso à cidade de Porto Alegre e que se caracterizava como um local próspero. Acredita-se que é necessário “ver para crer”, conforme sugere o título principal, que um loteamento lançado há pouco mais de um ano sem nenhuma regulamentação por parte do Poder Público possuísse tantos atrativos para oferecer.

É importante observar tais anúncios, articulando-os com as memórias dos moradores pioneiros da região. Estes últimos relatam um contexto adverso ao representado nas propagandas de venda do loteamento e traçam a sua própria cartografia da região a partir de suas lembranças. Este é o caso de Nicolau Sydor, descendente de ucranianos, que descreve as

<sup>92</sup> PENNA, 2004b, op. cit., p. 17.

condições da localidade na época: “Quando cheguei em Niterói, não tinha quase nada. Tinha uma rua aberta e um sinal de outras para abrir. Para fazer a casa trouxe o material de Porto Alegre num reboquezinho”.<sup>93</sup>

Sobressaem-se, também, histórias de vida, como a de Flávio Damiani, que expõe a sua trajetória no Bairro:

Eu nasci em Porto Alegre em 1927. O meu pai deve ter chegado em Niterói no ano de 1932. Comecei a freqüentar o Colégio Teuto Brasileiro, que deve ter sido um dos primeiros colégios. (...) Esta escola era teuto-alemã devido à influência dos alemães, inclusive a minha mãe é Jochims, de Santa Cruz, e Damiani o meu pai. Aqui tinha muita influência alemã. Então o colégio teve se organizar assim, com a intenção de se ensinar a língua alemã. Aprendemos inclusive a escritura gótica que é alemã.<sup>94</sup>

O seu testemunho é indiciário, pois abre margem para uma reflexão sobre os grupos étnicos da região, como é o caso do citado Grupo Escolar Teuto-Brasileiro, fundado em 1933. Tal episódio vai ao encontro do ponto de vista de Constantino<sup>95</sup>, ao considerar que “a imigração é um fenômeno de massas, mas é também e, em primeiro lugar, um deslocamento de diferentes pessoas em diferentes tempos e espaços, qualificados em muitos sentidos, isto é, social, econômica, política e culturalmente”. A partir dessa perspectiva, um olhar sobre as sociabilidades torna-se igualmente fundamental, porque revela exceções dentro do cenário dormitório da *Villa Nictheroy*. E assim se registra que, também no ano de 1933, foi inaugurado o Grêmio Esportivo Niterói, onde se realizou o primeiro baile de debutantes de Canoas. Em 1935 foram fundados os clubes de futebol Iraí e Clemente Pinto. Sabe-se que, nos anos quarenta, Niterói possuía alguns cinemas que, embora precários, garantiram o lazer local<sup>96</sup>. Tais associações de entretenimento e de esporte comprovam a construção de laços afetivos junto ao novo lar que, nesse aspecto, não se prestava somente a acolher os moradores em seu período de repouso da jornada de trabalho.

A afirmação da localidade como ponto de dormitório foi abalada, ainda, pela instalação de um grande centro concentrador de empregos no povoado, o qual a História se busca aprofundar a seguir, na análise do terceiro cenário urbano identificado na Canoas dos anos trinta.

<sup>93</sup> Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* (Niterói). Acervo MAHLS.

<sup>94</sup> DAMIANI, Flávio. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* (Niterói).. Acervo MAHLS.

<sup>95</sup> CONSTANTINO, 2006, op. cit., p. 65.

<sup>96</sup> Ver: PENNA, 2004b, op. cit., p. 53.

### 1.1.3 Cenário III: verso de uma cidade industrial, reverso de uma cidade operária

Como bem ilustrou a Planta do território de Canoas no ano de 1935<sup>97</sup>, o quarto distrito de Gravataí tinha a sua área total quase que proporcionalmente dividida pelos trilhos da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Conforme se expôs anteriormente, havia alguns núcleos urbanos existentes à época, tais como as chácaras ao redor da estação central e o loteamento daquele que viria a se configurar como o primeiro Bairro de grande proporção da cidade – a *Villa Nitcheroy*.

Do outro lado dos trilhos do trem, entretanto, impunha-se um cenário diferente, que teve os seus primeiros caminhos configurados no ano de 1929, quando consta ter sido aberta a primeira passagem na zona ainda pouco habitada<sup>98</sup>. Tal passagem foi batizada de *Rua Machadinho*, uma das principais do loteamento que veio a ficar conhecido como *Villa Rio Branco*. A ocupação desse território deu-se de modo adverso ao da *Villa Nitcheroy*, encontrando respaldo histórico na instalação de uma grande empresa na região.

Refere-se, aqui, especificamente, aos Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros. A instituição encontra a sua origem ainda em 1908, quando foi inaugurada como um entreposto comercial na localidade pela família Oderich, que já comandava negócios voltados à conservação de banha em São Sebastião do Caí, desde o século XIX<sup>99</sup>. Já na década de 1930, mais precisamente em 1936, os Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros foram criados oficialmente, como um desdobramento da Sociedade da Banha Sul Rio-Grandense Ltda. O *Correio do Povo* do mês de julho daquele ano noticiou: “a nova organização, que se ocupará da completa industrialização do suíno e seus derivados, será dirigida pela antiga firma industrial Carlos H. Oderich & Cia.”<sup>100</sup>

Em 1938 os Frigoríficos passaram ao comando do Estado, que desejava produzir a sua própria carne com o objetivo de cessar o monopólio dos frigoríficos estrangeiros; a empresa fora inaugurada com grande solenidade, enfim, em 1939, na presença do próprio Getúlio Vargas, Presidente da República na época.

A medida de produzir a própria carne ia ao encontro da peculiaridade regional desenhada no Rio Grande de Sul durante o período do Estado Novo, ligada mais à defesa de

---

<sup>97</sup> Consultar item 1.1.2 desta Dissertação.

<sup>98</sup> Segundo VIEIRA, Sezefredo Azambuja. **Perfis canoenses 1**. Canoas: SMEC, 1994. p. 27.

<sup>99</sup> MAUCH, Cláudia; VASCONCELOS, Naira. **Os alemães no Sul do Brasil** – Cultura, Etnicidade e História. Canoas: Ed. da Ulbra, 1994. p. 202.

<sup>100</sup> **Correio do Povo**, Porto Alegre, 05 jul. 1936.

produtos agropecuários do que propriamente ao fomento de um rumo industrializante para o Estado<sup>101</sup>. No mesmo sentido, Pesavento esclarece que a questão já vinha sendo trabalhada desde a década de 1920 através da criação de sindicatos que contavam, inclusive, com o apoio do Governo Estadual. Segundo a historiadora:

Argumentava a Sociedade da Banha que o novo estabelecimento seria aproveitado, em primeiro lugar, pelo suinocultor, que teria a certeza de ter seu produto sempre vendido a preços remunerados. Lucraria também a economia gaúcha como um todo, pois o novo estabelecimento incrementaria as exportações do Estado.<sup>102</sup>

Não se tratava, portanto, de somente estabelecer concorrência com os frigoríficos estrangeiros, mas sim de conceber uma empresa que padronizasse e que congregasse a produção de banha e carne em larga escala. Sendo assim, a instituição tinha o seu nome grafado no plural, não por acaso, já que os Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros passaram a abarcar também os estabelecimentos já existentes, com matadouros anexos em Santo Ângelo, Monte Vêneto, Nova Bassano, Caxias, Tubarão (SC), Ijuí, Carazinho, Erechim, Viadutos, Passo Fundo e Guaporé<sup>103</sup>.

Ainda que simbolizasse o processo de transição da monocultura para a indústria da banha no Rio Grande do Sul, a inauguração dos Frigoríficos Nacionais em Canoas não esteve associada a um projeto maior de industrialização da cidade à época. Entretanto, igualmente, extraiu-se de tal episódio a composição de uma terceira projeção para o futuro do distrito em vias de emancipação, que é o seu potencial industrial, fartamente explorado nas décadas seguintes. Dentro dessa perspectiva, não é exatamente a criação dos Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros que aqui propriamente interessa, mas sim as práticas urbanas associadas à empresa, práticas estas que darão contornos específicos a esse cenário da cidade.

E que contornos seriam esses? Ora, tal como a *Villa Nictheroy*, a região na qual os Frigoríficos se estabeleceram esteve balizada pelo recebimento de migrantes. A diferença reside no fato de que estes passaram não só a morar na nova Vila mas também a trabalharem junto ao local que fixaram residência. Para Sandra Pesavento:

(...) a emergência da indústria é o elemento que dá o contorno da constituição da sociedade urbano industrial e que marca a presença da classe operária no processo histórico. Nesse sentido, a industrialização deve ser entendida como um processo de reprodução de relações sociais (...)<sup>104</sup>.

<sup>101</sup> CAMARGO, Dilan D'Ornellas. **Centralização e intervenção**: padrão político e institucional do Estado Novo no Rio Grande do Sul – o Conselho Administrativo do Estado. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, UFRGS, 1983. p. 191.

<sup>102</sup> PESAVENTO, Sandra. **RS**: agropecuária colonial e industrialização. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983. p. 111.

<sup>103</sup> Conforme noticiou o **Correio do Povo**, Porto Alegre, 05 jul. 1936. Também citado por PESAVENTO, 1983, op. cit., p. 109.

<sup>104</sup> PESAVENTO, 1983, op. cit., p. 8.

Entre outras relações sociais reproduzidas a partir de um processo de industrialização, assinala-se aqui a problemática das migrações. Um empreendimento como os Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros, que pretendia dar conta da produção de variada gama de produtos, tais como conservas, enlatados, presuntos, toucinho, carnes salgadas e congeladas, farinhas de carne, ossos e sangue, além da conceituada banha Aliança<sup>105</sup>, necessitaria de um grande contingente de mão-de-obra. Em Canoas, no final da década de 1930, quem iria prover a demanda de trabalho necessária ao funcionamento de uma indústria que pretendia abater diariamente até mil cabeças de gado? Leonid Cvirikum, ao recompor a trajetória de sua família, indica possibilidades:

Meu pai e minha mãe conseguiram emprego no Frigosul. Foram trabalhar nas câmaras frias. O Frigosul aceitava estrangeiros nesta função, pois era difícil de ser preenchida devido às condições de temperatura. Como os recém-chegados topavam qualquer parada, lá foram os meus pais e ficaram satisfeitos.<sup>106</sup>

Tem-se aqui a descoberta de casos de exceção dentro do regime que se pretendia uniforme quanto à nacionalização, inclusive da mão-de-obra. A relação entre o Frigosul e os migrantes não se estanca nessa questão. Além de estrangeiros, outro grupo, em especial, era priorizado para trabalhar no Frigorífico: migrantes provenientes da Fronteira rio-grandense, oriundos de Municípios, tais como Livramento e Lagoa Vermelha, devido à sua experiência de trabalho em frigoríficos daquela região<sup>107</sup>.

Os migrantes recebiam mais do que uma oportunidade de emprego no Frigorífico. Para acomodar o contingente populacional bastante elevado que veio a trabalhar no Frigosul, a instituição construiu uma pequena rede de habitações que ficou conhecida popularmente como “Pombal”. Um único registro fotográfico dessas casas foi localizado e, por sua singularidade, é abaixo reproduzido.

---

<sup>105</sup> PESAVENTO, 1983, op. cit., p. 111.

<sup>106</sup> Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos*. Acervo disponível no MAHLS.

<sup>107</sup> PENNA, Rejane Silva (coord.). **Rio Branco**. 2. ed. rev. Canoas: Ed. La Salle, 2004c. p. 19. (Canoas: para lembrar quem somos, 1).



Figura 8 – Fotografia aérea do Frigosul e vila anexa à empresa, década de 1950

Casemiro Ivanowski, funcionário dos Frigoríficos à época, parece ter gerado o seu depoimento a respeito da Vila a partir da própria visualização da fotografia compartilhada; além disso, as suas memórias se tornam uma legenda pertinente para a imagem. Casemiro declara:

Eram setenta e cinco casas geminadas, de um lado uma família, de outro lado outra família. Tudo construído pelo frigorífico. Eram um pouco distantes do solo por causa das enchentes. Meio altas porque quando a água saía da beira do rio, eles ficavam ali mesmo, porque iam ir para onde?<sup>108</sup>

Tais dados direcionam a pesquisa para um desdobramento da idéia de cidade industrial em prol da ideia de cidade operária, referência pouco atribuída à cidade de Canoas pela historiografia<sup>109</sup>. Conjectura-se essa hipótese devido ao principal fator motivador das migrações para a região ser, nesse caso, o baixo custo de vida — mais do que as oportunidades de trabalho. O exemplo da *Villa Rio Branco* é elucidativo, devido à citada

<sup>108</sup> Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos*. Acervo disponível no MAHLS.

<sup>109</sup> Cogita-se como a principal causa dessa lacuna o fato de, posteriormente, na década de 1960, a referência de cidade industrial ter-se tornado predominante, sendo desde então interpretada como única, apesar de indícios de Canoas ter tido uma forte concentração operária. Tais indícios são citados por FORTES, Alexandre. **Nós do quarto distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, UNICAMP, 2001.

criação de uma série de moradias oferecidas pela empresa, fator muito comum em redutos operários no Brasil e no Mundo.

Mas nem todos residiam nas casas geminadas. Representante desse caso é a família de Leonid Cvirikum, cujos pais se estabeleceram em *Nictheroy*, embora trabalhassem nos Frigoríficos da *Villa Rio Branco*. O aspecto de formação de redes torna-se claro nesse episódio, pois certamente a escolha dos Cvirikum de se estabelecer em *Nictheroy* esteve pautada pela grande presença de ucranianos na região, formalizada em 1949 com a construção de uma igreja ortodoxa no Bairro<sup>110</sup>.

Neste sentido, um olhar sobre a mobilidade populacional proporciona alguns direcionamentos sobre as migrações ocorridas entre os loteamentos *Nictheroy* e *Rio Branco*, para além da idéia de fronteiras estanques entre territórios do distrito. Tal perspectiva vai ao encontro do trabalho de Weber<sup>111</sup>, que flexibilizou determinados estereótipos das cidades da Região Metropolitana de Porto Alegre a partir das correspondências que essas cidades estabeleciam entre si, e não somente em relação à Capital. Da mesma forma, pode-se inferir através dos depoimentos que nem todos os moradores de Niterói trabalhavam em Porto Alegre, tampouco os que trabalhavam no Frigorífico teriam fixado moradia no Bairro da empresa.

Finaliza-se a seção, refletindo-se, portanto, sobre as relações entre urbanização e (i)migração — no caso da *Villa Rio Branco*, também, a respeito do fator industrialização. Resta questionar como as demandas provenientes dos processos relatados nos estudos de caso acima foram encaminhadas no povoado de Canoas como um todo. Enfatiza-se, sobretudo, o momento em que o pequeno distrito passou a desejar a sua integração ao quadro de Municípios do Rio Grande do Sul.

1.2 *Canôas a navegar no mar de uma imaginação progressista...: a busca da Emancipação através da urbanização.*

Em 1939, uma dúvida pairava sobre o povoado de Canoas: seria o quarto distrito de Gravataí emancipado de sua sede? Os pedidos para a afirmação política de Canoas como uma

---

<sup>110</sup> PENNA, 2004b, op. cit., p. 87.

<sup>111</sup> WEBER, Regina. A região metropolitana e as cidades-operárias. In: GRIJÓ, Luís Alberto; GUAZZELLI, César; NEUMANN, Eduardo; KÜHN, Fábio. (org.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: UFRGS, 2004. p. 369-393.

cidade independente, afinal, já vinham sendo pleiteados há certo tempo, conforme se reconhece através da leitura de textos publicados na imprensa da época:

Quem era Canôas há 5 anos atrás?! Uma vila incógnita, com uma população muito reduzida, sem possuir sequer luz elétrica! Hoje, entretanto, Canoas já possui quase tudo que se torna necessário a uma cidade pequena e, nem sequer, foi elevada à categoria de sede municipal!<sup>112</sup>

A matéria jornalística reclama, com impaciência, que, em idos de 1937, o povoado de Canoas ainda não havia sido promovido à sede distrital do Município de Gravataí. A reivindicação perderia o seu sentido no ano seguinte, quando Canoas foi elevada à condição de Vila, através de decreto que dispunha sobre a nova organização administrativa e territorial do Estado do Rio Grande do Sul<sup>113</sup>.

Em busca dos motivos que descaracterizaram Canoas como uma “*vila incógnita*” e a tornaram um recanto digno de alarde em busca de sua independência municipal, pergunta-se: quais foram as principais práticas agenciadas no processo de Emancipação de Canoas? Agrega-se como chave de compreensão o conteúdo do texto jornalístico acima compartilhado, que faz menção ao período compreendido entre 1932 e 1937. No decorrer desse período temporal, a localidade de Canoas sofreu, segundo o periódico, uma transformação que a dotou de “quase tudo que se torna necessário a uma cidade pequena”. Neste sentido, questiona-se: que interferências seriam essas e por que de sua ocorrência pontual no período indicado?

A resposta é obtida através de uma investigação da origem do próprio meio de comunicação consultado, chamado de *O Canoense*. A publicação trata-se do segundo jornal produzido e publicado na localidade de Canoas, sucessor apenas do extinto *O Cruzeiro*, fundado em 1935. Ambos os jornais foram criados por Nemésio de Miranda Meirelles, militar de carreira que chegou a Canoas na metade da década de 1930. É através da consulta à sua biografia que uma primeira informação é descortinada: o militar foi transferido para Canoas devido à instalação do Terceiro Regimento de Aviação Militar na cidade, em 1937. O episódio é lembrado pela Historiografia local como um marco deflagrador de mudanças no distrito, como se constata através da descrição de João Palma da Silva: “caía uma chuvinha miúda naquele seis de agosto, e a paisagem bucólica do povoado parecia despedir-se, com a chegada da grande unidade militar, da sua tranqüilidade antiga para ingressar em novo ciclo de evolução e atividade”<sup>114</sup>.

<sup>112</sup> *O Canoense*, Canoas, 17.10.1937.

<sup>113</sup> Decreto n. 7.589/1938.

<sup>114</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 56.

Focalizando ainda o recorte temporal sugerido pelo texto jornalístico, descobre-se através de consultas bibliográficas<sup>115</sup> outro episódio marcante a respeito de transformações urbanas ocorridas no período. Trata-se da criação, em 1933, de uma Comissão Pró-Melhoramentos de Canoas, a qual o jornal *Correio do Povo*<sup>116</sup> atribuiu a instalação de luz elétrica na cidade em 1935:

Ontem ao escurecer, a população de Canoas, 4º distrito de Gravataí, esteve em festas por motivo da inauguração da sua nova iluminação elétrica, melhoramento que há bastante tempo vinha sendo pleiteado. Esse melhoramento partiu na iniciativa de uma grande comissão de canoenses (...).

Com base nas informações arroladas, interpretou-se a criação da denominada Comissão e a instalação do Regimento de Aviação como marcos significativos da relação entre interferências urbanas e o processo de Emancipação da cidade de Canoas, o que responde, em parte, à pergunta inicial desta seção e impõe um estudo mais aprofundado dos episódios identificados.

### 1.2.1 *Luz e força para o povoado!:* a Comissão Pró-Melhoramentos

Era 06 de agosto de 1933 quando exemplares de um panfleto<sup>117</sup> que relatava as atividades recentes de um grupo autodenominado *Comissão Pró-Melhoramentos* foram distribuídos nas ruas do distrito de Canoas. O boletim visava levar ao conhecimento dos possíveis interessados o resultado das negociações de um encontro estabelecido dois dias antes entre a citada Comissão e o então Prefeito de Gravataí, José Loureiro da Silva (gestão 1931 a 1933). Tal reunião teve definida como pauta cinco reivindicações, sendo a principal delas a instalação de uma rede de luz na localidade. A Comissão exigia a obtenção de uma ligação entre a Usina da Toca em São Leopoldo e o núcleo central do distrito de Canoas.

Apresentaram-se como temas adjacentes o melhoramento das estradas e a compra de um terreno para a organização de um novo cemitério para o referido lugar. Foi firmado, ainda, um acordo para o fechamento e para a arborização de uma área defronte à recém-inaugurada Igreja Matriz da localidade<sup>118</sup>, destinada à implantação de uma praça. A respeito

<sup>115</sup> Ibid., p. 55.

<sup>116</sup> *Correio do Povo*, Porto Alegre, 13.07.1935.

<sup>117</sup> Fonte: Acervo documental sobre a Emancipação de Canoas da UPHAM-Canoas.

<sup>118</sup> Em período anterior, a Igreja estava localizada na área leste da cidade. Foi construída em 1898 e condenada durante a década de 1920. Em 1931 foi inaugurada a nova Igreja do povoado, já ao lado da estação de trem. Para

desse planejamento, foi localizada uma Planta que informa sobre o modelo urbanístico adotado na elaboração do projeto, exposta abaixo:

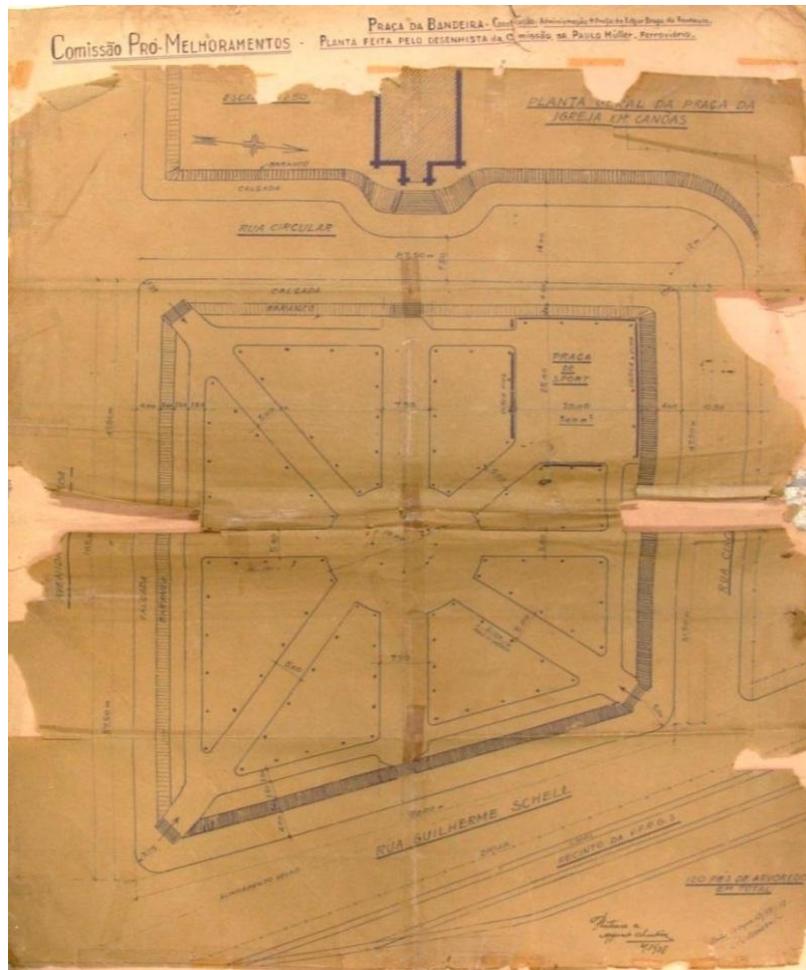


Figura 9 – Planta de praça Matriz para Canoas, 1938

A observação de alguns detalhes da Figura 9 possibilita não só o registro de dados qualitativos sobre a produção da Planta como também aponta alguns indícios que estes estabelecem em relação ao contexto averiguado. Neste caso, além de demandas pontuais usualmente consideradas, como a autoria e a data da Planta, um quesito deve ser destacado: a análise da composição documental da fonte. Como diz Jacob: “um mapa não é apenas uma imagem entre outras: a escrita e linguagem na superfície são de uma importância preponderante”<sup>119</sup>.

maiores informações sobre o assunto, consultar: SILVEIRA, Leila da. **Igreja Matriz São Luiz Gonzaga. A construção da Igreja e o desenvolvimento urbano de Canoas.** Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas; Tecnicópias, 2007.

<sup>119</sup> JACOB apud FIALHO, 2010, op. cit., p. 85.

Salienta-se, deste modo, a nítida sobreposição do documento principal em relação à outra base de papel, que congrega informações apenas em seu cabeçalho. Ao passo que a Planta indica 1938 como o ano de sua elaboração, o título grafado na parte superior da cartolina, a qual o desenho está sobreposto, destaca de antemão que a obra foi inaugurada na administração do Prefeito Edgar Braga da Fontoura (gestão 1940 a 1941). Certamente, a informação não foi originalmente grafada junto à Planta da praça, sendo incorporada em data posterior ao ano de 1938.

A constatação referida não coloca em xeque, no entanto, o fato de a fonte ter sido produzida no ano indicado pela Comissão Pró-Melhoramentos de Canoas. Tal inferência é autorizada pela análise da ata referente a um Comício realizado em 30 de julho de 1933<sup>120</sup>, quando se organizou a Comissão. Nesta ata são especificados os integrantes que compunham o grupo bem como as profissões destes. Logo se identifica entre os nomes arrolados o de Paulo Müller (um ferroviário também cadastrado como desenhista) e de Affonso Charlier, outro profissional ligado à Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Os dados em evidência não sugerem muitos elementos além da forte participação de ferroviários junto a Comissão Pró-Melhoramentos da localidade, se não fossem os dois integrantes citados na ata também terem os seus nomes mencionados na Planta da futura Praça de Canoas. Nesse momento, destaca-se a importância do cruzamento de fontes, revelando-se que o ferroviário Paulo Müller foi o desenhista responsável pelo projeto da Praça e que Affonso Charlier teria sido o autor das informações inscritas na base de papel anexa ao desenho, comprovando a sua participação direta na Comissão e a sua posterior propriedade sobre a Planta<sup>121</sup>, o que lhe permitiu informar quando o projeto foi finalmente executado.

O envolvimento de membros da Comissão Pró-Melhoramentos na organização de obras públicas não esteve limitado ao caso da Praça do distrito. Os integrantes do grupo estiveram também engajados em outras importantes interferências urbanas, como a inauguração — não por acaso — da uma nova Estação Ferroviária na região. Embora estivesse situada a poucos metros da antigo prédio, a edificação foi planejada de modo diferenciado em termos de estrutura.

---

<sup>120</sup> Conforme Ata, os membros da Comissão eram: Arhur Pereira de Vargas; Hector Oscar Teixeira; Lindolfo Bopp; Thiago Wurth; Pery Lopes de Lima; Affonso Charlier; Fioravante Milanez; Fioravante Milanez Filho; Paulo Müller; Pe. Reinaldo Juchem; Antônio Cândido da Silveira; Ulysses Machado; Timotheo S. Fonseca; Vicente Claudio Porcello; Arthur Oscar Jochins; Affonso Dias Sobrinho; Pedro Rodrigues da Silva; Marcelino Valério; Leonel Côrrea dos Santos; Ulysses Gomes Ferreira; Otto Nidballa; Antônio Vobeto; Júlio Finkler Primo; Venerando Gomes de Oliveira e Fritz Ludwig. Ver PFEIL, 1992, op. cit., p. 206-207.

<sup>121</sup> De acordo com Jesus Pfeil, os documentos estavam sob a guarda da família Charlier até serem doados à seu acervo pessoal.

Dados obtidos através de um Relatório da Sociedade de Arquitetura e Engenharia de Canoas (SEACA), de 1983, informam que o prédio, ao contrário do anterior que abrigava a Estação de Canoas, possuía dois pavimentos. Era feito de alvenaria e contava com telhas francesas; o primeiro andar servia para a bilheteria e para embarque e desembarque; o segundo, para a casa do agente ferroviário. A edificação foi construída por Fioravante Milanez, filho do italiano Luiz Milanez, que veio para Canoas ainda no século XIX, fato que mais uma vez destaca a participação de imigrantes e de descendentes na localidade. Ainda de acordo com o documento:

Os projetos das estações ferroviárias eram baseados em um projeto padrão das estações, cujos seus aspectos formais provinham dos estilos de obras do Norte-Europeu, mais especificamente da Bélgica e Alemanha. Todos os projetos de estações ferroviárias do Rio Grande do Sul em belgas.<sup>122</sup>

O ano de 1934 é marcado, também, pela construção da faixa de ligação entre Porto Alegre e São Leopoldo, a cargo da empresa Dahne Conceição e Cia. Uma caravana da imprensa da Capital que visitou o distrito de Canoas ainda em 1933, a convite da própria Comissão, descreve o andamento da obra:

Entre os melhoramentos já em andamento conta-se a faixa de cimento e sobre essa obtivemos as seguintes interessantes informações: o serviço de pavimentação da estrada a concreto armado que irá da Ponte do Rio dos Sinos na Cidade de São Leopoldo a ponte do Rio Gravataí está seguindo normalmente, apesar do mau tempo que ultimamente tem feito.<sup>123</sup>

A imprensa ainda noticiou que “grandes cartazes com dizeres apelando para os moradores a que concorram a ajudar a Comissão Pró-Melhoramentos estão colocados em todas as embocaduras de ruas e estradas (...)”<sup>124</sup>. O incentivo à participação popular é novamente impulsionado através de pitorescos panfletos, como o que dá ares mitológicos à causa de Canoas e questiona: “Terá o povo de Canôas que esperar muito pelo seu Prometeu que, deitando por terra com todos os entraves, dará a 8.000 almas aquilo que necessitam? Luz e Força - Cemitério - Direito ao Progresso”<sup>125</sup>.

Dos vinte e cinco integrantes que formaram a Comissão Pró-Melhoramentos em 28 de julho de 1933, três declaravam-se capitalistas, dois industriários, cinco ferroviários e dois horticultores; além disso, dez eram ligados ao comércio, ao serviço e à construção e três ocupavam cargos políticos no distrito. Apenas dois dias após a sua criação oficial, o grupo se organizou em comício e declarou os seus principais objetivos em espaço público junto à

<sup>122</sup> Relatório da SEACA sobre os possíveis bens patrimoniais de Canoas, 1983. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>123</sup> **Jornal da Noite**, 22.08.1933.

<sup>124</sup> Ver a nota 108 desta dissertação.

<sup>125</sup> Acervo UPHAM-Canoas

Igreja Matriz da localidade. Desse encontro, instituiu-se um pequeno bônus de contribuição<sup>126</sup>, ilustrado com uma fotografia do momento em que discursou Hector Oscar Teixeira, ferroviário que exercia o cargo de Secretário junto à Comissão.



Figura 10 – Ingresso para o Comício realizado em área pública pela Comissão Pró-Melhoramentos, 1933

Embora a fotografia indique forte participação coletiva, o confronto com outros dados informa que as diretrizes populares da Comissão Pró-Melhoramentos não se configuraram em termos concretos. Pode-se inferir que o bônus em destaque só chegou às mãos de uma pequena parcela da também reduzida população de Canoas no período. Isso porque, apesar dos discursos em nome do “4º districto do Municipio de Gravatahy”, as metas propostas pela Comissão eram claramente focadas em medidas que privilegiavam somente o território central do povoado, onde grande parte de seus membros residia e exercia as suas atividades profissionais, políticas e sociais. De acordo com Penna<sup>127</sup>:

Em frente à praça, localiza-se, na década de 1930, o prédio conhecido como Casa Vargas, de propriedade de Artur Pereira Vargas e ponto de concentração política, pois seu proprietário comandava os interesses das elites do então 4º distrito.

Outros importantes meios catalisadores das lideranças locais, representadas por grande parte dos membros da Comissão, podem ser verificados através de um olhar sobre as

<sup>126</sup> Acervo pessoal de Jesus Pfeil

<sup>127</sup> PENNA, Rejane Silva (coord.). **Centro**. 2. ed. rev. Canoas: Ed. La Salle, 2004a. p. 58. (Canoas: para lembrar quem somos, 3).

sociabilidades, em especial, na fundação do Clube Bolão Gaúcho em 1926 e do Esporte Clube Canoense, em 1933, ambos os estabelecimentos frequentados pelos integrantes da Comissão e localizados no núcleo central que circundava a estação de trem. Estes últimos também assistiam a películas no Cine Porcello, de propriedade de um dos integrantes da Comissão, Vicente Cláudio Porcello.

O direcionamento elitista da Comissão Pró-Melhoramentos é flagrante com o episódio da instalação da luz elétrica no povoado, que viveu até 1929 iluminado somente com o auxílio de bicos de acetileno e lampiões belgas; a partir daí, com luz e força concedidas por um precário motor gerador de 35 H.P.<sup>128</sup> Em 1935 a grande notícia de que Canoas teria luz fornecida pela rede da Companhia de Energia Elétrica de Porto Alegre é, então, anunciada:

Afinal Canôas, a laboriosa povoação de Canôas, está prestes a ver realizada a mais velha, a mais justa, a mais palpitante das suas aspirações. A lacuna que constituía um sério empecilho ao curso de seus anseios de desenvolvimento será eliminado dentro em pouco, e o surto de progresso que vibra na alma coletiva se desdobrará em iniciativas promissoras, que hão de trazer a riqueza e o bem-estar. Canôas terá em breve luz para os seus lares e luz para as duas indústrias. Por todos os lados, balizas se movimentam, as ruas são percorridas dos precursores do progresso e os postes portadores da corrente milagrosa e vão fixando ao sólo com celebridade, numa eloquente afirmação de trabalho e de vitalidade.<sup>129</sup>

A luz, no entanto, só iluminou a zona central do povoado, que já era considerado o distrito mais populoso e com a maior arrecadação do Município de Gravataí. Tais especificidades só fizeram crescer, cada vez mais, o desejo de emancipar-se por parte das lideranças locais. A disputa pelo comando do movimento emancipacionista não tardou a chegar e a dita Comissão Pró-Melhoramentos, apesar de ter distribuído inúmeros panfletos e oferecido festividades à imprensa porto-alegrense, acabou por ser extinta em prol da fundação do chamado *Grêmio Liberal Fernando Pereira*, em 20 de setembro de 1933, que passou a articular as mesmas atividades anteriormente fomentadas pela Comissão. Em informativo da época, o referido Grêmio, fundado por ferroviários, é anunciado como rival do Grêmio Liberal Flores da Cunha, porque este último estaria “entravando o trabalho da Comissão Pró-Melhoramentos”. A mensagem segue: “começou a guerra entre os dois grandes grêmios — pertencentes ao mesmo partido (Aliança Liberal), para se ‘dar luz a Canôas’. E o G.L. Fernando Pereira saiu vitorioso!”<sup>130</sup>.

Cabe destacar que a associação entre os processos de urbanização e de emancipação da localidade torna-se cada vez mais evidente. No mesmo ano em que a comunidade se

<sup>128</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 53.

<sup>129</sup> Panfleto distribuído à população de Canoas, datado de 16 de abril de 1935.

<sup>130</sup> Acervo documental UPHAM-Canoas.

iluminou, outro fator que parece literalmente ter vindo “do céu” fez-se determinante: os militares do Terceiro Regimento de Aviação chegavam a Canoas.

### 1.2.2 *Canoenses, uni-vos!*: a instalação do Terceiro Regimento de Aviação Militar.

É que ali passa bem veloz, ligeiro  
O trem de ferro – a máquina possante  
Largando em fumos do progresso o cheiro. <sup>131</sup>

Os versos acima compõem originalmente um soneto dedicado ao povoado de Canoas, publicado em 1932, em um periódico de Gravataí. Naqueles anos, a homenagem do Município sede ao seu principal distrito detinha o seu sentido maior na exaltação do desenvolvimento provocado pela instalação da estação de trem na localidade, propulsora, quando aliada a outros fatores, de loteamentos primários e da mobilidade populacional naquela região.

Ocorre que, apenas cinco anos depois, o progresso atribuído à passagem do trem de ferro na região depara-se com um novo significado, dessa vez sob o mote da instalação do Terceiro Regimento de Aviação Militar no distrito, ocorrida em 1937<sup>132</sup>. A origem de tal episódio remonta à criação do mesmo Regimento em Santa Maria, no Rio Grande do Sul, ainda em 1933. Já em 1935, foi autorizada a transferência do Regime de Aviação para Canoas, sendo o território da cidade, desde então, considerado estratégico. A Historiografia especializada é contundente em averiguar tal episódio como um elemento propulsor de novas diretrizes urbanas para Canoas:

(...) a cidade se configurava ainda como um potencial pólo de crescimento, sua presença [do R.Av.] acabou se transformando em um fator de desenvolvimento econômico, social e cultural. Sendo uma novidade atraiu investimento na zona concentrada no entorno da Base Aérea e Quartel General <sup>133</sup>.

Alguns fatores indicam que a presença dos militares na região não só atraiu como também pleiteou transformações urbanas para Canoas. Não sem justa causa, pois o pequeno distrito precisava ganhar uma nova configuração para receber as dezenas de famílias que

<sup>131</sup> **Correio Rural**, Gravataí, 24.05.1932.

<sup>132</sup> Decreto n. 22.591.

<sup>133</sup> SABALLA, Viviane; GAYESKI, Miguel; CORBELLINI, Dárnis. **Nossa Senhora das Graças**. Porto Alegre: MR-3, 2005. p. 138. (Canoas: para lembrar quem somos).

desembarcaram em suas terras no dia 6 de agosto de 1937. Apesar de terem chegado à localidade através dos trens da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a sua presença na região encontraria real sentido nos aviões que passaram a cruzar o céu de Canoas a partir daquela década.

Como exemplo de análise, foram elencados os jornais *O Cruzeiro* e *O Canoense*. O editorial do segundo periódico deixava claro que a voz dos militares ali estava representada, conforme se lê na reprodução abaixo:

O "*O Canôense*", criado e dirigido por militares, já começa com muitos leitores civis, deduzindo se daí que brevemente tornar-se-á maior como afirmação e testemunho do progresso e orgulho de Canoas. Criamos-lhe a nossa custa e não teríamos a necessidade de recorrer ao povo, bem o poderíamos manter, se não fosse o motivo do nosso objetivo: torná-lo maior e digno relativamente da grandeza desta Villa.<sup>134</sup>

Os semanários, investigados por Maria Karina Ferraretto<sup>135</sup> em trabalho que destaca a função desses meios de comunicação no processo de Emancipação de Canoas, passaram a fomentar a idéia de progresso na região, fator esse codificado tanto em aspectos políticos (a independência do distrito) quanto urbanos (realização de melhorias e de novos empreendimentos).

Ainda em 1935, o jornal *O Cruzeiro* aparelhava o imaginário da população local sobre o momento propício para o progresso, da mesma forma que os apelidados “caça-ratos”<sup>136</sup> preparavam os terrenos sob os quais seria construída a sede da futura Base Aérea da cidade. Conforme se acompanha em um editorial do jornal:

Apertada, como servindo de intermediária entre a metrópole sul rio-grandense e a cidade de São Leopoldo, nota-se a Villa de Canôas. Canôas! A navegar no mar de uma imaginação progressista. Pequena, dispensando os grandes movimentos, sem opulência e o bulício das cidades, repousa tal um ermitão em seu solitário abrigo, satisfeito com tudo e de tudo. Sua quietude caso não fossem os ônibus e os trens que passam: uns buzinando incessantemente; outros, alarindo sobre os trilhos como uma serpente metálica, seria quase perene. Mais eis que este conquistador invencível e insaciável chamado “O Progresso” lançou seus olhos sedentos sobre Canôas.<sup>137</sup>

Se em 1935 a atenção estava concentrada somente nas potencialidades do pequeno distrito em ascensão, em 1937, o dito “conquistador chamado progresso” já ganhou nome e forma nos discursos jornalísticos. A associação entre a presença do Terceiro Regimento de

<sup>134</sup> *O Canoense*, Canoas, 17.10.1937.

<sup>135</sup> FERRARETTO, Maria Karina. **Os jornais “O Cruzeiro” e “O Canoense” e o processo de emancipação de Canoas**. Trabalho de Conclusão de Curso, Graduação em Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Porto Alegre, UFRGS, 2005.

<sup>136</sup> Os “caça-ratos” eram chamados os membros da Terceira Companhia Preparatória de Terrenos que chegaram a Canoas em 1935 para iniciar as obras de instalação do Terceiro Regimento de Aviação.

<sup>137</sup> *O Cruzeiro*, Canoas, 18.08.1935.

Aviação Militar e o desenvolvimento da localidade (que agora tem a sua infra-estrutura detalhada) passa a ser imediata:

Canoas tem a grande vantagem de possuir um Regimento de Aviação Militar, que dá ao seu comércio um movimento mínimo de quarenta contos mais ou menos, além do que lhe era habitual. Possui luz elétrica, cinema, jornal, colégio, igreja — cuja preparação demonstra uma construção muito linda, companhia telefônica, agência de correio, bar, café “restaurant”, “stand” de revistas e jornais, farmácia, casa de fazendas e ferragens (só nos falta, infelizmente, para completar a lista de coisas úteis, uma livraria e uma loja de calçados — coisas que necessita bem a nossa Villa).<sup>138</sup>

O texto prossegue, aproveitando o ensejo que exalta as boas condições do distrito para reivindicar a sua independência em relação a Gravataí, exacerbando a contribuição que a presença militar trouxe nesse sentido:

(...) Canôas dá a maior renda entre as dependencias do municipio de Gravatahy, renda que é injustamente é em seu proveito utilizada uma parte muito diminuta. Canoenes! O momento é propício! Fazei uso totalmente do teu nome de cidadão! Tornai-vos util à Pátria servindo ao militarismo. (...) Luctando em prol do engrandecimento da nossa villa vereis dentro em breve valorizada as vossas propriedades, com a passagem de Canôas à séde do município: o que, bem sei, todos anseiam.<sup>139</sup>

Complementar à idéia que relaciona o Terceiro Regimento de Aviação ao processo de Emancipação de Canoas está o fator urbanístico, que se apresenta fortemente alinhavado com as propostas da Comissão Pró-Melhoramentos. Tal idéia evidencia-se no registro abaixo:

Submissa a Gravataí, nunca pode largamente progredir como merece esta localidade, por melhor boa vontade dos prefeitos e seus subprefeitos. Canoas merece um calçamento em suas ruas principais (Guilherme Shell, Araçá, Av. Germânia, Progresso...) embora simples, pois nos dias de chuva o trânsito em nossa Villa é bem penoso, especialmente após o nivelamento de algumas destas ruas, e uma praça ajardinada; prestando-se para tal a parte existente em frente à igreja. Outra coisa além destas que se faz bem necessária entre nos e o serviço de águas e esgotos. Provida destas vantagens, a nossa Villa satisfaria as exigências do progresso que se vem sentindo nela.

De fato, a relação entre a instalação do Regimento de Aviação e a urbanização da localidade foi muito aproximada, de maneira que os reclames por melhorias serviram de embasamento para a Emancipação do distrito e vice-versa. Penna comenta o contexto de transição, narrando que “ainda em 1937, o então comandante interino Miguel Lampert lançou três possíveis soluções: transferir a sede do Município para Canoas, anexar Canoas ao território de Porto Alegre ou, por fim, emancipar Canoas”<sup>140</sup>. A terceira opção foi a priorizada, indo ao encontro dos interesses há tempos pleiteados. Conforme Silva, “(...) era

<sup>138</sup> **O Canoense**, Canoas, 19.09.1937.

<sup>139</sup> Ver nota 123 desta dissertação.

<sup>140</sup> PENNA, 2004a, op. cit., p. 113.

mais fácil e em conta para os objetivos da Aeronáutica tratar diretamente com um prefeito em Canoas, a ficar dependendo da boa vontade de Gravataí, haja posto que a primeira caixa d'água da cidade foi instalada em terras militares”<sup>141</sup>.

No mesmo período, uma calorosa matéria intitulada “Canôas, Município no coração de todo canôense” parecia prever o rápido processo de Emancipação pela qual o Município passaria. Se, nos meses antecedentes, os reclames eram no sentido de tornar Canoas sede de Gravataí, em outubro de 1937, os questionamentos voltaram-se para a elevação definitiva do distrito ao quadro de cidade gaúcha<sup>142</sup>, fato que não tardou a se concretizar.

### 1.2.3 *Mutatis Mutandis*: Canoas, uma cidade emancipada

*Mutatis Mutandis*: foi a partir dessa expressão latina que Victor Hugo Ludwig justificou um texto de sua autoria, publicado no dia 20 de junho de 1939, no *Jornal Correio do Povo*<sup>143</sup>, no qual procurou relatar as razões para a Emancipação de Canoas. Para aquele que é considerado o grande articulador da Emancipação do distrito junto a Gravataí, cidade que comandou em 1936<sup>144</sup>, era necessário “conservar melhorando”, propondo uma solução equilibrada entre o passado e o futuro urbano de Canoas.

A narrativa parecia ser um prólogo da conquista da Emancipação, ocorrida apenas uma semana depois, em 27 de junho de 1939. Entre as justificativas apontadas pelo Decreto Estadual n 7.839, que dispôs sobre a Emancipação de Canoas, estava a “necessidade de descentralizar, cada vez mais, a administração de nódulos sociais, a fim de facilitar os problemas de arrecadação e emprego equitativo de suas rendas”.

Apesar da diretriz bastante generalizada promulgada pelo Estado em prol da descentralização municipal, somente Canoas e Sarandi se tornaram Municípios emancipados durante o regime político do Estado Novo (1937 a 1945). Tal acontecimento foi considerado peculiar por René Gertz<sup>145</sup>, que versa sobre o assunto:

Entre 1930 e 1934 tinham sido criados seis Municípios novos; durante o período constitucional (1934-1937) não fora criado nenhum e, por isso, causa certa curiosidade a fundação dos Municípios de Canoas e Sarandi. (...) O que chama a atenção — apesar de ser, aparentemente, contraditório — é o fato de que entre os

<sup>141</sup> SILVA, 1978, op. cit., p. 57.

<sup>142</sup> **O Canoense**, Canoas, 17.10.1937.

<sup>143</sup> **Correio do Povo**, Porto Alegre, 20.06.1939.

<sup>144</sup> Ludwig foi nomeado pelo Interventor do Estado do Rio Grande do Sul, na época, o General Flores da Cunha.

<sup>145</sup> GERTZ, René Ermani. **O Estado Novo no Rio Grande do Sul**. Passo Fundo: Editora da UPF, 2005. p. 76.

emancipacionistas mais destacados estavam, por um lado, Victor Hugo Ludwig, que fora prefeito de Gravataí e abandonara o cargo com a fuga de Flores da Cunha, em 1937, e, por outro, João Kessler Coelho de Souza, parente do Secretário de Educação do Estado. Mas nenhum dos dois foi nomeado prefeito. Buscou-se um funcionário da Prefeitura de Pelotas para esse cargo e, quando ele renunciou, pouco mais de um ano depois, buscou-se outro funcionário da mesma prefeitura, que lá fora auxiliar do agora Secretário Estadual de Obras Públicas, Meirelles Leite. Esses dados sugerem algumas pistas, mas insuficientes para uma explicação minimamente consistente. O tema, portanto, continua à espera de um historiador.

Embora o quesito político não se configure como o foco desta pesquisa, fica aqui evidente a especificidade assumida por Canoas no contexto em pauta. Coloca-se como hipótese principal a presença militar na região e a sua já citada luta em prol de melhorias para Canoas — certamente facilitada junto ao Poder Público da época —, que, segundo Abreu,<sup>146</sup> praticamente deveu a sua implantação ao Exército, sendo este último um unificador das várias frações da classe dominante da época. Nessa direção, vai-se ao encontro do pensamento de Stella Bresciani<sup>147</sup>, que indica que a questão urbana se estrutura no e pelo debate político. Deste modo, pergunta-se: qual é o panorama urbano do distrito que se tornou uma cidade politicamente independente?

Mais uma vez foram averiguados discursos congruentes aos dois principais projetos urbanos de Canoas na época. As referências de cidade dormitório e de cidade industrial podem ser novamente identificadas em um texto publicado em 1939, assim como a ampla influência militar no processo emancipatório:

(...) A localidade, justamente por estar próxima da capital, desenvolveu-se espantosamente. Numerosos moradores daqui — acentua — são empregados públicos e do comércio, não contando os operários, e que empregam sua atividade em Porto Alegre. Preferem aqui residir, não só por ser um recanto mais sossegado, como também por ser a vida mais barata. (...) Temos ainda importantes indústrias em nosso Município, destacando-se o Matadouro Frigorífico e Refinaria de Óleos, duas obras gigantescas — estamos certos — concluiu o nosso entrevistado — que Canoas se tornará dentro de poucos anos um dos Municípios mais importantes do Estado. A maior aspiração de seu povo será finalmente atendida, graças à interferência decisiva do coronel Ivo Borges, comandante do Regimento de Aviação.

<sup>148</sup>

O povoado de Canoas, quando emancipado, não permaneceu, no entanto, com os mesmos limites territoriais. Uma das justificativas do programa de Emancipação<sup>149</sup> foi a anexação de uma área de pouca expressão política, porém de vasta extensão quilométrica:

<sup>146</sup> ABREU, Luciano Aronne de. **Um olhar regional sobre o Estado Novo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007. p. 23.

<sup>147</sup> BRESCIANI, 2002a, op. cit., p.19.

<sup>148</sup> **A Nação**, 13.06.1939.

<sup>149</sup> A justificativa pode ser consultada através do Decreto n. 7839, em que são expostas as razões da Emancipação de Canoas.

tratava-se do sexto distrito de São Sebastião do Caí, nomeado Santa Rita, que seria separado de seu Município de origem para se integrar como segundo distrito da nova comunidade.

Mais uma vez, as fontes cartográficas apresentam-se como importantes meios de consulta e elucidam resoluções políticas e urbanas de uma época. Esse é o caso do primeiro mapa a representar Canoas como uma cidade emancipada, incluindo os seus dois distritos, declarados “Canôas” e “Santa Rita”.

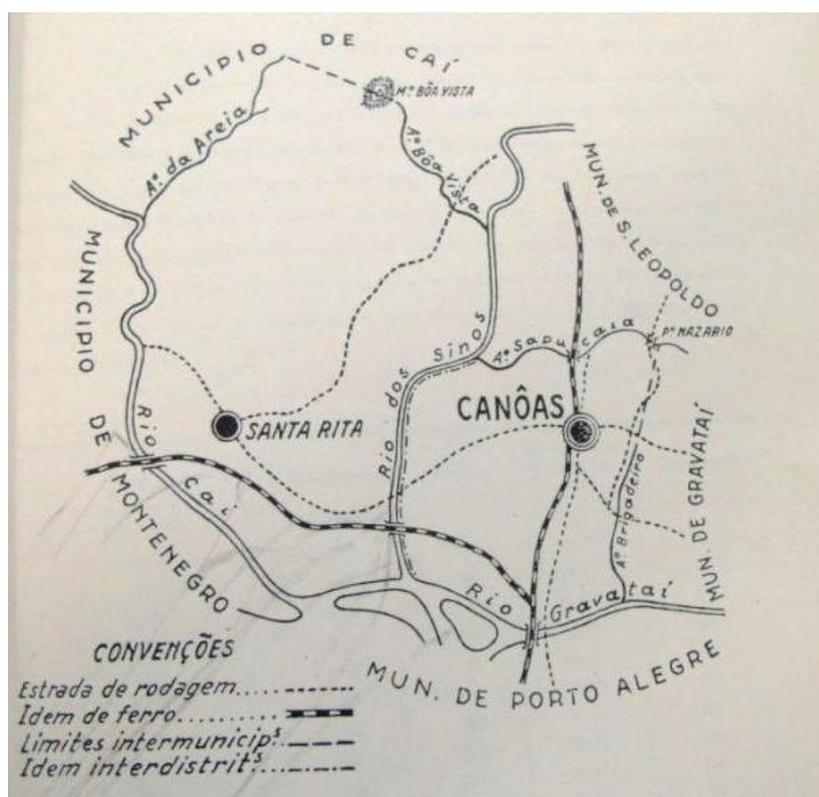


Figura 11 - Mapa da área total do Município de Canoas, 1939

O desenho está integrado à primeira publicação dedicada à Canoas após a Emancipação política da cidade. Trata-se de um livro assinado pelo sociólogo Limeira Tejo, lançado sob o auspício do Departamento Estadual de Estatística do Rio Grande do Sul. A obra codifica em números o que expõe a imagem acima: atribui 281 km de área territorial para Canoas e informa ser a localidade habitada por aproximadamente 15 mil pessoas<sup>150</sup>. A obra divulga, igualmente, sobre aspectos como instrução pública, Judiciário e finanças.

O empenho fundamental desse livreto não está, entretanto, nos dados quantitativos que abriga ou, pelo menos, não só nestes. O texto está comprometido, sobretudo, em fomentar

<sup>150</sup> TEJO, Limeira. **Município de Canoas**. Porto Alegre: Departamento Estadual de Economia e Estatística, 1939. p. 13.

argumentos que colaborem com uma imagem positiva sobre o fator emancipação, o que se traduz através de frases como: “O ritmo da formação municipal de um Estado constitui, em última análise, o ritmo de sua civilização”<sup>151</sup>. O que interessa observar a partir desse excerto é a relação entre Emancipação e Urbanização e em que medida tais processos estiveram articulados.

Novamente as referências urbanas sobre Canoas são acionadas, constituidoras de cenários a partir de práticas específicas. Primeiramente, reafirma-se a propensão do Município para se tornar uma cidade industrial:

A sede do novo Município é um dos mais bem progressistas centros de trabalho do Estado, nele estando localizado um frigorífico no qual estão investidos 30.000 contos de réis. 9 estabelecimentos fabris estão ali instalados, além de 4 grandes depósitos de gasolina e 120 casas comerciais. A vida econômica do novo Município não pode ser estranha ainda à participação do Terceiro Regimento de Aviação, cujas despesas mensais sobem a 180 contos de réis, segundo teria declarado um dos comandantes dessa unidade do Exército.<sup>152</sup>

Em seguida, identificou-se um ponto relativo à imagem de cidade dormitório, fomentada a partir de larga escala de loteamentos do Município: “Localizado em um dos mosaicos jurisdicionais do Estado, o novo Município é o resultado histórico de uma ampla distribuição da economia que se traduz, principalmente, no aproveitamento intensivo da terra de muitos donos”<sup>153</sup>.

Para fechar o presente capítulo, é importante mencionar Jesus Pfeil, que afirmou:

A emancipação da cidade era um fato irreversível. Agora o andar de sua população possuía outro sentido, uma nova responsabilidade e as perspectivas do futuro se instalaram em cada residência, principalmente naquelas onde habitavam os homens que lutaram, não só pelos interesses da comunidade, mas para organizar os caminhos do poder político e econômico (...).<sup>154</sup>

Em busca da organização dos novos “caminhos políticos e econômicos de Canoas”, parte-se para a próxima seção desta Dissertação, que atentará para as diretrizes urbanas da cidade, encaminhadas, a partir desse momento, também pelo Poder Público.

---

<sup>151</sup> Ibid., p. 1.

<sup>152</sup> Ibid., p. 15.

<sup>153</sup> Ibid., p. 8.

<sup>154</sup> PFEIL, 1992, op. cit., p. 337.

## 2 A CIDADE E A METAMORFOSE

### 2.1 De dormitório à sala de visitas de Porto Alegre: o desenvolvimento urbano de Canoas

A cidade de Canoas iniciou a década de 1940, aspirando exercer função diferenciada daquela de reduto dormitório da capital porto-alegrense, uma das alcunhas pelas quais tanto se popularizou. Matérias publicadas na imprensa da época indicam isso como um tema recorrente, de modo que a comunidade foi promovida no discurso jornalístico à “sala de visitas de Porto Alegre”<sup>155</sup>. Uma vez assim referenciada, a cidade necessitava fazer jus ao seu novo status e se apresentar tal qual um território organizado e aprazível.

A metamorfose urbana tornou-se, pois, a “ordem do dia”. O Município de Canoas, organizado em 16 de dezembro 1939<sup>156</sup> e instalado oficialmente em 15 de janeiro de 1940, preparava-se para se construir e para ser construído. Segundo o jornal *A Notícia*, tal fator era “óbvio: passando de um simples distrito para a categoria de Município, tinha que se operar uma mudança radical na vida e nos costumes de Canoas”<sup>157</sup>.

O planejamento de tamanha empreitada teve como diferença primordial, a partir de então, a atuação do Governo Municipal no fomento e na realização de obras. Já no discurso de sua posse, o primeiro Prefeito nomeado, Edgar Braga da Fontoura, disse que a sua política consistiria em:

trabalhar, preocupando-se com a instrução pública e as estradas, para depois, vir atender a parte referente à urbanização da sede da nova comuna. Outros dois problemas, acrescentou, ainda o preocupavam: os de serviços de eletricidade e dos transportes, entregue a empresas particulares<sup>158</sup>.

Ações relativas à urbanização passaram a figurar dentre os tópicos a serem trabalhados pela Prefeitura de Canoas e, mesmo após alguns meses da instalação do Município, permaneceram como destaques na imprensa. Conforme se acompanha através da leitura de outro trecho da matéria que caracteriza Canoas como a sala de visitas de Porto Alegre:

Em pouco tempo de administração, o prefeito Edgar Braga da Fontoura vem introduzindo uma série de melhoramentos na cidade. Não resta dúvida de que o chefe do Executivo municipal está empenhado em remodelar completamente

<sup>155</sup> *A Notícia*, Canoas, 21.07.1940.

<sup>156</sup> Decreto n. 8036, de 1939.

<sup>157</sup> *A Notícia*, Canoas, de 21.07.1940.

<sup>158</sup> *Folha da Tarde*, Porto Alegre, 15.01.1940.

Canoas, imprimindo-lhe um aspecto de cidade moderna, condizente mesmo com o grau de adiantamento do seu povo.<sup>159</sup>

A postura de resolver os problemas próprios à dinâmica da urbe dentre as metas a serem atingidas pela Municipalidade não causa surpresa. É sabido que a legitimação de ideais políticos através de ações urbanas não foi exclusividade de Canoas: estudos a respeito de capitais analisam planos urbanísticos vinculados a determinadas concepções<sup>160</sup>. No caso de cidades médias, tal perspectiva também esteve presente, como demonstrou Jeferson Selbach, em sua pesquisa sobre Novo Hamburgo. O autor afirma que o referido Município sofreu significativas mudanças sob a égide da Emancipação, ocorrida em 1927:

Não mais traçados disformes nas ruas e nuvens de poeira no ar. Nas vias públicas o modernismo estaria no calçamento que recomendaria a cidade. Nas calçadas, o contraste, principalmente nos arrabaldes, onde se revezavam passeios ora com lajes ora com capoeira. Na construção de pontes, além da necessidade primeira, o embelezamento das urbes. Um Plano Diretor para ordenar, organizar e disciplinar o crescimento desvairado, produzido pelos inúmeros loteamentos populares, cuja construção produzia aberrações técnicas e arquitetônicas. Neste contexto, as ruas sem nome, as casas sem números, simbolizando o pandemônio urbano.<sup>161</sup>

Tal como Novo Hamburgo, Canoas colheu os “fructos de sua emancipação”<sup>162</sup> na década seguinte a isso, embora se tenha encontrado, igualmente, em meio a um verdadeiro “pandemônio urbano” no período, marcado por enchentes periódicas e pelo grande crescimento populacional. Medidas e resoluções passaram a ser providenciadas. E quais seriam estas? Com o objetivo de pontuá-las, tem-se a próxima seção deste texto.

### 2.1.1 *Tudo está ainda por fazer*: os primórdios da urbanização da cidade.

Não eram poucos os desafios. De fato, segundo o jornal *A Notícia*, de 28 de julho de 1940, o Prefeito Edgar Braga da Fontoura não viera a “dirigir um município já feito, em que, como é natural, qualquer administrador encontra caminho fácil para executar seus planos”. De

<sup>159</sup> *A Notícia*, Canoas, 21.07.1940.

<sup>160</sup> Consultar, nesse sentido: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades capitais do século XIX**: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos. São Paulo: Ed. da USP, 2001.

<sup>161</sup> SELBACH, Jeferson Francisco. **Novo Hamburgo 1927-1997**: os espaços de sociabilidade na gangorra da Modernidade. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional-PROPUR, Porto Alegre, UFRGS, 1999. p. 23.

<sup>162</sup> SELBACH, loc. cit.

acordo com o registro, em Canoas “(...) pelo contrário, tudo está ainda por fazer. E isso exigirá do chefe do Executivo o máximo de suas energias”<sup>163</sup>.

Com efeito, a matéria jornalística encontra respaldo no contexto da época. Naquele momento, muitas cidades brasileiras, especialmente as capitais, já haviam passado por mais de uma reforma urbanística, incluindo-se Porto Alegre<sup>164</sup>. Canoas, entretanto, respeitadas as particularidades locais do seu desenvolvimento, inseria-se dentro do contexto regional e nacional de formação de novos redutos metropolitanos, configurados como extensões de grandes centros urbanos<sup>165</sup>.

Na cidade em que “tudo estava por fazer”, o primeiro passo era o de, naturalmente, refletir sobre como fazer tudo. Neste sentido, investigou-se como a estrutura pública se articulou para concretizar medidas urbanas providenciais. A princípio, porém, não foi criado nenhum órgão voltado exclusivamente para o tratamento das demandas urbanísticas. A Prefeitura de Canoas instalou-se com poucos recursos e contava em seu quadro de funcionários apenas com um secretário, um contador, um tesoureiro, dois escriturários, um lotador, um porteiro-contínuo, um subprefeito para a sede e outro para o seu segundo distrito, Santa Rita<sup>166</sup>.

Uma vez estando o Poder Público organizado, mesmo que sem uma representação legítima voltada aos temas urbanos, a realização de algumas obras tornou-se motivo de realce. De imediato, menciona-se a inauguração de um espaço em que “a população costuma passar horas de descanso ao ar livre”<sup>167</sup>. Trata-se de uma ampla área localizada defronte à Igreja Matriz da cidade, entregue totalmente modelada e ajardinada aos canoenses, sob o nome de *Praça da Bandeira*.

Outras reivindicações atendidas pela primeira Administração Municipal puderam ser novamente apreciadas através da pesquisa em editoriais jornalísticos. O *Diário de Notícias* destacou, por exemplo, as obras inauguradas em 15 de janeiro de 1941, por conta do primeiro aniversário da Emancipação de Canoas. Além da já citada Praça da Bandeira, constam como concretizações daquele ano, ainda, a entrega de um cemitério ao povo canoense<sup>168</sup> bem como

<sup>163</sup> **A Notícia**, Canoas, 28.07.1940.

<sup>164</sup> Em 1940, Porto Alegre já contabilizava três projetos urbanos: o Plano de Melhoramentos, de 1914; a reedição deste por Otávio Rocha, em 1927 e o Plano de Plano de Urbanização, de 1943. Para maiores detalhes, consultar: MONTEIRO, 1995, op. cit.

<sup>165</sup> Ver SANTOS, Milton. Urbanização concentrada e Metropolização. In: \_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005. p. 77.

<sup>166</sup> De acordo com o Decreto-Lei n. 8036, de 1939.

<sup>167</sup> **A Notícia**, Canoas, 21.07.1940.

<sup>168</sup> Sabe-se que as inaugurações da Praça e do Cemitério foram filmadas por Pedro Hilgert, através de uma câmera de 8 mm, de sua propriedade. Consideram-se tais fontes de sumo valor, pela raridade que detêm como os únicos registros fílmicos sobre Canoas, conhecidos até o momento, datados de 1940. Atualmente, os filmes estão sob a custódia de Jesus Pfeil.

a implantação de rede elétrica pública e particular em zonas fronteiriças aos Frigoríficos Nacionais, na *Villa Rio Branco*<sup>169</sup>.

Tais obras possuem outro fator em comum, além da data comemorativa que as une. Essas intervenções levaram a cabo, afinal, os pedidos clamados em momento anterior pela Comissão Pró-Melhoramentos. A aproximação entre o Governo Municipal e as outras autoridades da cidade traduz-se, também, através de um convite no qual a auto-intitulada “classe conservadora de Canoas” oferece um banquete ao então líder da comunidade, Edgar Braga da Fontoura<sup>170</sup>. Outro fator preponderante é a organização da Associação Comercial de Canoas, ocorrida menos de dois meses após a instalação do Município. A maioria dos membros filiados a esse grupo eram investidores da região, alguns dos quais já haviam pertencido à Comissão Pró-Melhoramentos<sup>171</sup>, o que denota uma articulada trama de intersecções políticas e sociais na cidade da década de 1940.

É importante ressaltar que a priorização de empreendimentos solicitados pela “classe conservadora” evidencia uma cortesia ofertada para as lideranças locais que projetaram Canoas como uma cidade emancipada e urbanizada, ainda na década de 1930. A maioria dessas atividades aponta, também, para um território específico a ser favorecido — a zona ao redor da antiga estação de trem. A respeito disso, as atividades urbanísticas referenciadas figuram como meios para projetar tal área como o centro econômico (estabelecimento de comércio e de serviços), social (residência das lideranças locais) e cultural (cinema e importantes instituições de ensino, além de clubes e associações) da cidade. Além disso, a construção do “centro” da cidade evidencia-se através de regulamentações proibitivas, que eram elogiadas pela imprensa local da época:

O progresso traz sempre as coisas de utilidade. Interessante mesmo. Proíbem-se cachoeiras e chiqueiros na zona central, retifica-se ali uma rua, não mais se permite a construção de casebres no coração da cidade. É o Código de Posturas que entra em execução. Tudo isso para o benefício do público. Muito bem.<sup>172</sup>

A rede de melhoramentos voltada somente para a construção do “coração da cidade” excluiu, naquele momento, as possibilidades de investimentos em outras áreas de Canoas. Segundo alguns moradores, no entanto, não faltavam precariedades a serem atenuadas. É o que conta, por exemplo, Marino Grillo, a respeito de Niterói, local de sua juventude:

quando dava água pela cintura, se assustavam e iam embora mesmo com medo das enchentes. Aqui não tinha essa faixa alta. A gente quando saía tinha que sair de

<sup>169</sup> **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 19.01.1941.

<sup>170</sup> Acervo documental UPHAM-Canoas.

<sup>171</sup> De acordo com a Ata de Fundação da Associação Comercial de Canoas, houve, pelo menos, três representantes que fizeram parte da Comissão, a saber, Arthur Pereira de Vargas, Vicente Cláudio Porcello e Antônio Cândido da Silveira. Acervo documental UPHAM-Canoas.

<sup>172</sup> **A Notícia**, Canoas, 21.07.1940.

sapato na mão até a faixa. Lá limpava-se os pés, se calçava os sapatos. Passei muito trabalho quando era guri.<sup>173</sup>

As lembranças dos moradores de outros Bairros poderiam ser aqui mencionadas. A direção apontada é recorrente: problemas de saneamento básico, ausência de luz elétrica e outras questões urbanas de primeira necessidade. Isso tudo em idos de 1940, década em que nasceu Armando Schmitz, na localidade da Estância Velha, zona leste de Canoas. O mecânico relata que “os ônibus custaram muito a se afirmar. Os motivos eram dois: primeiro a estrada era muito ruim. Se chovia, não subia a lomba do matadouro que era formada de argila; molhada era mais lisa que muçum ensaboado”.<sup>174</sup> Tal relato é complementado por Noely Soares, outro morador da mesma área, que especifica: “naquela época, não tinha água, não tinha nada, não tinha luz, não tinha postinho, não tinha ginásio, não tinha uma farmácia”.<sup>175</sup>

Os testemunhos dos moradores fundamentam outro olhar sobre as ações promulgadas pelo Poder Público da época, que é o da exclusão de determinados territórios das práticas urbanizadoras em prol da continuidade de investimentos junto à estação da linha férrea e, portanto, junto à maioria das propriedades residenciais e comerciais da dita “classe conservadora”.

Quando o assunto é o Centro Cívico da cidade, todavia, a proximidade entre as esferas pública e privada — encarada como evidente até o momento — cede lugar a algumas dúvidas. Elas são provocadas devido à localização da primeira sede da Prefeitura Municipal, bastante cara à estréia do referido Governo como agente ativo no processo urbanizador da cidade.

Foi deliberado que o Paço Municipal fosse instalado em zona a leste do núcleo formado próximo à estação de trem. Para grande parte da Historiografia local<sup>176</sup>, tal fato acarretou o afastamento de Edgar Braga da Fontoura, já em fevereiro de 1941, do cargo de Prefeito que ocupou por pouco mais de um ano. Jesus Pfeil, por exemplo, nomeou os investidores locais de “intolerante facção” e os responsabilizou pela exoneração de Fontoura. O memorialista argumenta que o então Prefeito colocou em risco os lucros dos comerciantes e dos proprietários de terras do centro, ao tentar desenvolver a cidade de Canoas “para os lados da Santos Ferreira, (...) uma área elevada e afastada da estrada de ferro”<sup>177</sup>.

Reuniram-se, contudo, algumas evidências que vão de encontro a essa interpretação. A principal delas é fornecida, inusitadamente, pelo próprio Pfeil, que informa a localização

<sup>173</sup> GRILLO, Marino. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Niterói, 1995. Acervo MAHLS.

<sup>174</sup> SCHIMITZ, Armando. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Estância Velha, 1997. Acervo MAHLS.

<sup>175</sup> SOARES, Noely. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Estância Velha, 1997. Acervo MAHLS.

<sup>176</sup> SILVA, 1978, op. cit., p. 102; PFEIL, 1992, op. cit., 32.

<sup>177</sup> PFEIL, loc. cit.

exata da Prefeitura na já aludida Rua Santos Ferreira: a residência da família Ludwig<sup>178</sup>. Ora, tal construção, apesar de situada no logradouro mencionado, estava edificada no início daquela rua, quando esta última encontrava a Estrada de Rodagem e não na região alta da cidade, como se repete continuamente.

Tendo em conta tal dado, recorreu-se à análise de uma Planta que ilustra a região<sup>179</sup>. O documento indica que a área onde estava erguida a sede municipal, além de não estar fixada no alto da Santos Ferreira, tampouco era demasiadamente afastada dos lotes que circundavam a linha férrea. Conforme se infere, a área que abrigava a propriedade dos Ludwig formava uma continuidade, à época, em relação ao núcleo central do povoado; tal como a zona que circundava a estação de trem, havia sido alvo de investimentos ainda no século XIX, quando da comercialização de chácaras para veraneio na região. Desde então, a zona tornou-se uma das mais valorizadas do povoado, sendo o fator mais notável dentro desse contexto a construção da primeira Igreja de Canoas naquelas terras, em 1898, justamente por conta de a localidade abrigar as residências de algumas lideranças locais.

Tais elementos não marcam, absolutamente, um rompimento com a dita “classe conservadora” de Canoas por parte de Edgar Braga da Fontoura. Pelo contrário: entende-se como um fator comum que, em uma cidade desprovida de prédios próprios, os governantes tenham optado, em um primeiro momento, por locar a residência de uma das lideranças locais para instituir a sede municipal. Inclusive, mesmo após o Paço Municipal ter sido transferido da casa dos Ludwig, a Prefeitura instalou-se em outras duas propriedades de negociantes da cidade, antes de finalmente obter edificação própria na década de 1950.

Desta forma, aquilata-se com surpresa que tal acontecimento tenha sido interpretado como um “divisor de águas” na relação entre Poder Público e Privado em Canoas, pois existem outros indicativos que sustentam o questionamento da versão recorrente sobre o caso. Basta investigar a biografia de Edgar Braga da Fontoura<sup>180</sup> para tomar conhecimento de que o então Prefeito não foi afastado do cargo para assumir outra função, mas sim para se aposentar. As informações são complementadas, ainda, pelo fato de Fontoura ter deixado o seu mandato em Canoas por motivos de saúde; o ex-Prefeito não ocupou mais nenhum posto público a partir disso, nem mesmo aquele para o qual era concursado na cidade de Rio Grande, tendo obtido aposentadoria em 1942<sup>181</sup>.

Assim, pode-se conjecturar que, se houve uma disputa territorial na cidade (cujos motes principais são a transferência da Igreja e, posteriormente, da Prefeitura para a zona

---

<sup>178</sup> PFEIL, 1992, op. cit., p. 326.

<sup>179</sup> Ver item 1.1.2 desta Dissertação, Figura n. 5.

<sup>180</sup> Ver FONTOURA, Edgar Braga da **História de nossos Prefeitos**. v. 1. Canoas: Fundação Cultural de Canoas, 1998. p. 29. (Série Documento).

<sup>181</sup> FONTOURA, loc. cit.

junto à estrada ferroviária), tal situação não foi travada entre o Poder Público e as lideranças locais, mas sim no seio dessas próprias lideranças. De qualquer forma, não se encerra aqui a questão: apenas se clama para um estudo mais apurado dessas relações políticas.

A respeito desse caso ainda se pondera que a Historiografia local desejou legitimar a sua tese a partir de critérios da divisão territorial atual da cidade, tendo estendido as supostas relações de Poder existentes na referida comunidade para o estudo de questões urbanas. Os defensores dessa versão não atentaram, enfim, para um ponto crucial a respeito do contexto relatado: se, como sustentam, os líderes locais gozavam de poder para exonerar Fontoura, por que estes não se certificaram que o futuro Prefeito iria aplicar as suas intenções de desenvolvimento urbano e territorial para Canoas? Afinal, isso não ocorreu. Após um curto mandato do Prefeito interino Júlio Cardoso de Araújo, assumiu o comando da cidade aquele que foi responsável pela tentativa mais elaborada de conferir um novo dinamismo urbano para Canoas: Aluízio Palmeiro de Escobar.

Proveniente do sul do Estado, assim como o seu antecessor, Engenheiro agrônomo de profissão, exerceu os cargos de Delegado de Polícia e Professor Catedrático da Escola de Agronomia Eliseu Maciel<sup>182</sup>, ambos na cidade de Pelotas. Foi nomeado ao cargo de Prefeito de Canoas pelo Interventor Estadual, Osvaldo Cordeiro de Farias (gestão 1937-1943), em março de 1941.

Tão logo assumiu o seu posto, o novo líder municipal encontrou-se diante de uma das maiores calamidades que Porto Alegre e suas regiões mais próximas já enfrentaram. A famosa enchente, ocorrida entre os meses de abril e maio de 1941, citada em diversas publicações alusivas à capital<sup>183</sup>, também assolou Canoas. Os 791 milímetros de chuva registrados<sup>184</sup> rapidamente fizeram subir o nível das águas que banhavam a cidade, através do Rio dos Sinos e do Rio Gravataí.

Não bastassem os flagelos usualmente associados a uma enchente, Canoas reservava particularidades determinantes para que o desastre tomasse proporções ainda maiores: a localização e a infra-estrutura de alguns de seus loteamentos recém-concluídos.

Reportando-se mais uma vez aos cenários urbanos de Canoas, lembra-se da *Villa Nictheroy*, que encontra no seu próprio nome a estreita relação que possui com o Rio

---

<sup>182</sup> ESCOBAR, Aluízio Palmeiro de. **História de nossos Prefeitos**. v. 2. Canoas: Fundação Cultural de Canoas, 1999. p. 8. (Série Documento).

<sup>183</sup> FORTES, 2001, op. cit., 2001. p. 79; MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre e suas escritas: História e memórias da cidade**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006. p. 346; GUIMARÃES, Rafael. **A enchente de 1941**. Porto Alegre: Libretos, 2009.

<sup>184</sup> BARBOSA, Letícia Maria. **A topofilia da Vila do IAPI**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, UFRGS, 2007. p. 17.

Gravataí, uma vez estando registrado que *Nitheroy* significa “lugar de águas ocultas”<sup>185</sup>. Também a *Villa Rio Branco* deve ser mencionada, pois consta que a área foi eleita para a instalação dos Frigoríficos Nacionais, entre outros motivos, por sua proximidade com o Rio.

A localização de tais loteamentos foi considerada prejudicial pelo engenheiro contratado para averiguar a situação de Canoas, Ruy de Viveiros Leiria. Segundo o profissional, “bem diverso de seu irmão, o Nilo, que deixava, ao retirar-se para leito, só fertilidade e riqueza (...) o Gravataí deixa ficar atrás de si apenas esterilidade e miséria”<sup>186</sup>. Quanto à infra-estrutura, Leiria identificou aqueles como bairros insalubres, citando, mais uma vez, o espaço inadequado onde foram estabelecidos, de acordo com o engenheiro, “em terras que há bem poucos anos eram campos de prósperas empresas orizícolas”<sup>187</sup>. No mesmo sentido, o Arcebispo metropolitano da época, Dom João Batista Becker (1870-1946), publicou um artigo na imprensa, lamentando que as plantações de arroz estivessem sendo utilizadas como espaços residenciais<sup>188</sup>.

De fato, se, na zona central junto à linha férrea, “as ruas ficaram completamente intransitáveis”, conforme noticiou o *Correio do Povo*<sup>189</sup>, nos loteamentos vizinhos ao Rio Gravataí, a situação foi de completo flagelo público. Afirma-se que durante a enchente de 1941 centenas de pessoas refugiaram-se no Terceiro Regimento de Aviação de Canoas<sup>190</sup>. Esta é a história, por exemplo, de Dioclésio Risi, morador de Niterói, que declarou ter entrado em casa pela janela enquanto a sua família estava abrigada na instituição militar<sup>191</sup>. Três anos depois, a edição do dia 24 de dezembro de 1944 do *Diário de Notícias* lembrava aos leitores que “(...) O começo da administração de Escobar foi tragicamente marcada pela maior enchente dos últimos tempos (...). As Vilas Niterói, Industrial, Rio Branco, Primavera e outros lugares, tiveram a água nos telhados das casas”<sup>192</sup>. Tais informações são respaldadas pela memória de testemunhas que presenciaram o ocorrido, como, por exemplo, Jacó Wobeto<sup>193</sup> que relaciona a grande cheia do início da década de 1940 a calamidades anteriores, também sofridas pelo informante. Ele conta que:

[em 1936] andava-se só de barco. Perdemos toda a plantação. Só não perdemos as galinhas porque elas ficaram em cima das bananeiras que flutuavam e também ficavam em cima da casa. Conseguimos salvar alguns porcos. Mas a enchente de

<sup>185</sup> PENNA, 2004b, op. cit., p. 14.

<sup>186</sup> *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 24.12.1944.

<sup>187</sup> Ver nota 171 desta dissertação.

<sup>188</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 175.

<sup>189</sup> *Correio do Povo*, Porto Alegre, 20.04.1941.

<sup>190</sup> SILVA, 1978, op. cit. p. 103.

<sup>191</sup> RISI, Dioclésio. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Niterói, 1995. Acervo MAHLS.

<sup>192</sup> *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 24.12.1944.

<sup>193</sup> WOBETO, Jacó. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Rio Branco, 1994.

1941 nos deixou apavorados. Chegou no telhado da casa. Depois dessa enchente meu pai não quis mais saber de plantar.

A memória coletiva a respeito da enchente de 1941 é destacada por Alexandre Fortes como um fator agregador da identidade dos trabalhadores da zona industrial de Porto Alegre. Ao estender-se essa interpretação para a zona sul de Canoas e para os seus loteamentos, igualmente habitados majoritariamente por operários que sofreram os flagelos da enchente, é possível apropriar-se de algumas considerações do referido pesquisador, tal como a que ele comenta sobre essa memória estabelecida, que, em sua opinião, “(...) não expressa uma noção de comunidade pré-estabelecida, mas sim, o resultado de uma reelaboração da experiência vivida e dos diferentes discursos que, ao interpretá-la, procuram incidir sobre a própria definição do que se constituiu a comunidade”.<sup>194</sup>

Em Canoas, igualmente, a interpretação análoga em relação ao ocorrido revelada por parte dos depoentes e a imediata associação entre a enchente e a trajetória dos loteamentos atingidos por esta última encaminham a pesquisa para uma averiguação do posicionamento das autoridades municipais de Canoas diante do quadro de catástrofe coletiva. Afinal, a “inundação das vilas tinha sido total, o que obrigou a Prefeitura de Canoas, na pessoa de seu ilustre e operoso Prefeito, Dr. Aluizio Palmeiro de Escobar, a encarar seriamente o problema”<sup>195</sup>.

## 2.2 Um outro futuro para o passado de Canoas

Segundo consta, o meio mais propício avaliado pelo Prefeito Escobar de “encarar seriamente” o problema das enchentes em Canoas foi a autorização de estudos necessários para a organização de um “Projeto de Reurbanização”, em 1943<sup>196</sup>. O Decreto que autorizou tais pesquisas também garantiu a disponibilidade de um crédito de Cr\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros) por parte do Município para custear o planejamento e a execução de tal tarefa. Um ano após o Plano ter sido aprovado, o engenheiro civil encarregado pelo projeto, Ruy de Viveiros Leiria, entregava os originais à Prefeitura de Canoas<sup>197</sup>.

---

<sup>194</sup> FORTES, 2001, op. cit., p. 99.

<sup>195</sup> **Diário de Notícias**, 24.12.1944.

<sup>196</sup> Decreto-Lei n. 33/1943.

<sup>197</sup> LEIRIA, Ruy de Viveiros. **Projeto de Reurbanização de Canôas**, 1944. Acervo UPHAM-Canoas.

A solução específica para conter os desastres associados às cheias periódicas em Canoas, no entanto, já havia sido formulada por esse profissional em momento anterior: a assinatura de Leiria aparece em um projeto urbanístico datado de 1941<sup>198</sup>. Neste projeto, segundo se apreciou, o engenheiro tomou como base o princípio de que melhor do que tentar conter as cheias era, definitivamente, afastar-se delas. Decidiu-se, então, que as vilas afetadas pelas enchentes não apenas sofreriam reparos mas também seriam totalmente reconstruídas em outro território da cidade, ao abrigo da ameaça representada pelas águas. Assim, apesar da previsão da construção de diques para o isolamento de áreas alagadiças, julgou-se conveniente a “mudança gradativa dos núcleos operários flagelados (...), criando-se dentro do plano de Canoas, um bairro operário modelador”<sup>199</sup>.

Posteriormente, em 1948, foi noticiada uma versão completa que integrava ambos os projetos mencionados, através da publicação de um artigo na *Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul*<sup>200</sup>. Assim, o Projeto da Vila Mauá (1941) e o Projeto de Reurbanização (1944) compõem uma comunicação de vinte páginas nominada de “Pré-Plano para a cidade de Canoas”, exposta no referido periódico, especializado em divulgar trabalhos urbanísticos na época.

Pretende-se acompanhar, com base em tais fontes, quais repertórios foram agregados aos cenários urbanos de Canoas e se aqueles repercutiram, ou não, sobre as referências comumente associadas ao Município, de cidade veraneio/dormitório/industrial. Para respeitar as peculiaridades de cada documentação, obedeceu-se à ordem em que foram produzidas e anunciadas à época.

### 2.2.1 Ao abrigo das águas: a idealização da Vila Popular Mauá

Ao local destinado a acolher as novas edificações que comportariam a população transferida das zonas afetadas por enchentes em Canoas foi dado o nome de “Vila Popular

---

<sup>198</sup> Id. **Projeto de um Bairro Popular em Canôas**, 1941. Acervo UPHAM- Canoas.

<sup>199</sup> **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 24.12.1944.

<sup>200</sup> LEIRIA, Ruy de Viveiros. Pré-Plano para a cidade de Canoas. **Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, n. 14, ano IV, p. 53-73, set. 1948. Acervo Biblioteca IPH, UFRGS.

Mauá”<sup>201</sup>. A Vila, que se tornou a “menina dos olhos” do engenheiro Ruy de Viveiros Leiria, teve a sua criação oficializada por Decreto em 1942<sup>202</sup>.

A origem do projeto, no entanto, remete ao fatídico ano de 1941, quando o território que abrigaria a Vila foi denominado de utilidade pública através de Lei<sup>203</sup> e a sua elaboração urbanística foi composta por Leiria. Lê-se no primeiro Artigo do referido Decreto a respeito da desapropriação de “uma área de 100 hectares de terras pertencentes ao Sr. Dr. Décio Rosa, (...), com as confrontações seguintes: ao Sul, com a Rua Santos Ferreira; ao Norte, com a estrada da Boqueirão; a Leste, com a Rua São José e a Oeste com campos de propriedade de Josefina Rocha da Rosa”. Mas onde estava localizada essa área em relação ao território geral da cidade de Canoas?

Um desenho incorporado por Leiria ao Projeto bem como a sua explicação de que a área continha poucos acidentes topográficos e que era atravessada pelo Arroio Araçá indicam dados que auxiliam na localização da zona eleita para abrigar a Vila Mauá.

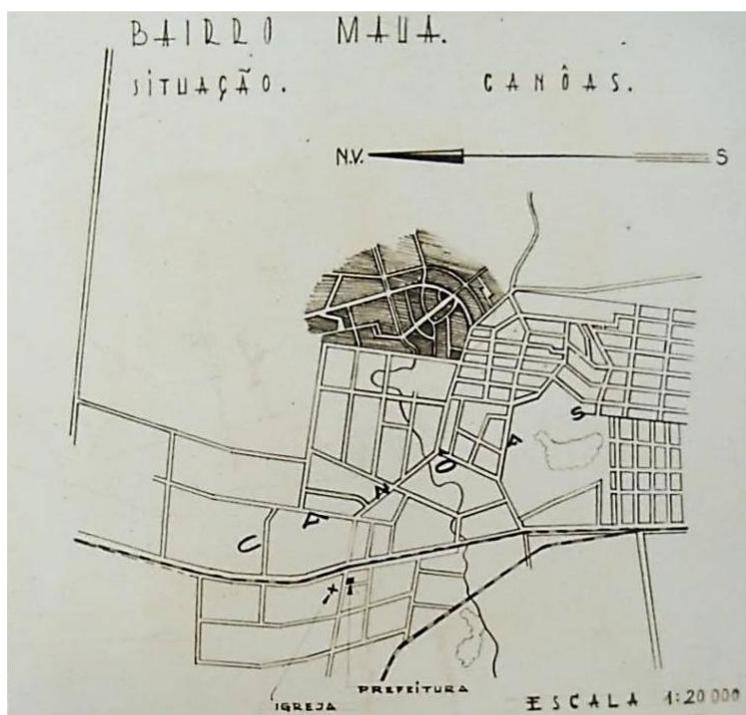


Figura 12 – Planta de situação da Vila Mauá dentro da cidade de Canoas  
A área da Vila corresponde à zona em negrito. 1944

<sup>201</sup> Nos originais elaborados pelo engenheiro responsável, datados de 1941, o território é designado “Bairro Mauá”. Devido às diretrizes adotadas em relação a tal projeto, expostas ainda nesta seção, justifica-se o uso da expressão “Vila Popular Mauá”, priorizada nesta pesquisa.

<sup>202</sup> Decreto-Lei n. 21/1942.

<sup>203</sup> Decreto n. 48/1941.

Pode-se situar ainda mais pontualmente a área, recorrendo-se à Planta geral da cidade de Canoas elaborada em época mais próxima à publicação do Decreto. Ela é datada de 1935<sup>204</sup>, evidenciando que a porção de terras destinada à Vila Mauá situava-se a oeste da linha férrea, junto ao loteamento chamado “Chácara Barreto” e aos “Campos da Viúva Rosa”.

Ambos os documentos confirmam a previsão de que o território eleito para a instalação da dita Vila Popular situava-se na parte alta da cidade, em zona livre de possíveis alagamentos. Segundo o noticiário da Capital porto-alegrense, ao ocupar-se tais terras, a “linha normal do desenvolvimento de Canoas”<sup>205</sup> estaria sendo respeitada, já que o povoamento pioneiro do território que viera a se tornar a cidade de Canoas ocorrera naquela região, ainda no século XVIII<sup>206</sup>.

Após se identificar *onde*, resta perguntar *como* se daria o processo de transferência dos moradores que residiam nas áreas sujeitas às enchentes em Canoas. Para isso, compartilham-se algumas questões expostas no Decreto que o regula assim como no Projeto que o especifica e na imprensa da época que o divulga.

Consta que a Prefeitura Municipal de Canoas trocaria, mediante solicitação, os lotes existentes em zonas sujeitas às enchentes na cidade por uma propriedade na Vila Popular Mauá “sem qualquer ônus para as partes”<sup>207</sup>. As áreas sugeridas como sendo as majoritariamente afetadas pelas cheias eram as Vilas *Rio Branco*, *Niterói*, *Primavera* (junto à primeira) e *Industrial* (junto à segunda). Divulgou-se que, uma vez estando desocupados, tais lotes estariam livres para a formação de um horto florestal, “com espécimes adaptados aos terrenos alagadiços”<sup>208</sup>, confirmando a inadequação do local para a construção de moradias. A Prefeitura Municipal, por sua vez, não poderia vender os lotes permutados, sendo permitida, no entanto, a alienação das plantações ali cultivadas.

Segue a ordem de preferência adotada para a ocupação da Vila Mauá: primeiramente, seriam transferidos aqueles que, dentro das zonas alagadiças, fossem atingidos com maior frequência pelos efeitos das cheias; em segundo lugar, aqueles que “de acordo com atestado policial tiverem hábitos morigerados”; em terceiro, aqueles que compusessem famílias

<sup>204</sup> Consultar item 1.1.2, Figura n. 5.

<sup>205</sup> **Folha da Tarde**, Porto Alegre, 09.10.1944.

<sup>206</sup> O território que corresponde a Canoas tem a sua ocupação datada de 1733, quando o povoador Francisco Pinto Bandeira recebeu da Coroa Portuguesa uma grande porção de terras e batizou a área de “Fazenda do Gravataí”. Posteriormente, essas terras foram herdadas pelo filho do colonizador pioneiro, chamado Rafael Pinto Bandeira e por sua esposa, Josefa Eulália de Azevedo. Tratava-se de um território estratégico na disputa ibérica pela posse territorial do Rio Grande do Sul. A área à qual pertencia tais lotes de terra era chamada de *Aldeia de Nossa Senhora dos Anjos* e, posteriormente em 1880, de *Nossa Senhora dos Anjos de Gravataí*.

<sup>207</sup> Decreto-Lei n. 21/1943.

<sup>208</sup> **Folha da Tarde**, Porto Alegre, 09.10.1944.

numerosas, ou seja, “com prole maior do que cinco filhos infantês”<sup>209</sup>. Chama a atenção, de imediato, o critério estabelecido em prol dos cidadãos de “boa conduta” em relação àqueles que tivessem um grupo familiar superior para a acomodação, pelo fato de alguns destes últimos, porventura, possuírem a ficha policial “suja”.

Interpreta-se tal critério como um indício de que a construção da nova Vila esteve vinculada a preceitos urbanísticos que buscavam não somente um aperfeiçoamento estrutural mas também social da cidade. Tal pontualidade é bastante comum quando da abordagem do tema reformas urbanas. Monteiro, refletindo sobre o controle do meio urbano pelos grupos dirigentes, declara que esse tipo de medida representava uma campanha mais ampla, cuja parte mais visível era uma:

(...) pedagogia social totalitária que pretendia estabelecer novos padrões de vida e os valores da burguesia em ascensão: o trabalho como elemento de grandeza moral, fator de progresso e obrigação social, a operosidade, a higiene pessoal e dos espaços de convívio social, a intimidade familiar, a boa aparência, a economia, etc..<sup>210</sup>

O indicativo apontado acima se torna ainda mais expressivo quando se questiona a respeito dos trâmites relativos ao deslocamento e à acomodação da população afetada pelas intempéries causadas pelas cheias. Afinal, apesar de o Plano da Vila Mauá ter sido concluído em 1941 e de a Lei que o regula ter obtido aprovação em 1942, os desenhos que compunham as Plantas agregadas ao projeto não haviam saído do papel para se materializarem em edificações até 1944, quando ainda se noticiava estar “prevista a transferência gradual daquela população flagelada para o futuro Bairro Mauá, da nova cidade”.<sup>211</sup> A fim de compensar o período de espera, estava previsto em Lei que os selecionados para residirem na Vila Popular Mauá permaneceriam por 30 dias ou mais em uma “casa de habitação coletiva”, no aguardo da construção de suas novas residências. Tal local deveria “oferecer condições de higiene e conforto, capazes de reeducar os seus moradores”<sup>212</sup>, desde que essas condições não representassem “contrastes chocantes” com os hábitos de até da população a ser transferida.

A casa de habitação coletiva cumpriria, portanto, função muito além da de abrigar os futuros moradores da Vila Popular Mauá durante a sua espera pelo novo lar. A casa coletiva projetava-se, sobretudo, como um território disciplinador, onde a população seria instruída a respeito daqueles que eram encarados como os hábitos mais “adequados” a serem praticados quando da ocupação das novas residências. Assim, lê-se no Decreto de criação da Vila Mauá:

<sup>209</sup> Decreto-Lei n. 21/1943.

<sup>210</sup> MONTEIRO, 1995, op. cit., p. 81.

<sup>211</sup> **Folha da Tarde**, 09.10.1944.

<sup>212</sup> Decreto-Lei n. 21/1943.

Durante o tempo em que o interessado residir na habitação coletiva, serão ministradas aos membros da sua família noções rudimentares de higiene e economia doméstica, de forma a reeducá-los sob o ponto de vista social e para que adquiram hábitos de higiene, boa conduta e economia.<sup>213</sup>

Com o objetivo de fazer cumprir as regulamentações propostas, as famílias seriam visitadas todos os dias por fiscais sanitários, responsáveis por compartilhar “conselhos práticos tendentes a colaborar aos propósitos de reeducação higiênica social”<sup>214</sup>. O Decreto ainda previa que, quando chegasse a hora de desocupar as casas de habitação coletiva, estas fossem “convenientemente desinfetadas”, podendo ser locadas por preços módicos àqueles que tivessem revelado “faculdades de reeducação”<sup>215</sup>. Tais propostas corroboram a tese que associa a urbanização das cidades a outras demandas, senão somente aquelas comumente relevadas, como a industrialização e/ou a mobilidade populacional. O processo urbanizador firmou-se, também, através da emergência de um conjunto de diversos saberes que o legitimaram socialmente e que garantiram certa aparelhagem técnica para a sua prática e reflexão, entre eles a ciência sanitária, conforme ressalva Stella Bresciani<sup>216</sup>.

Uma vez compartilhados os detalhes da transferência e da seleção de moradores para o novo território, resta perguntar como iria, enfim, estar configurada a Vila Popular Mauá. Ressalta-se que o Projeto original de criação da Vila Popular Mauá é composto por dez pequenos capítulos, dentre os quais se destaca aqui o item “Critério do Traçado”, por fornecer, majoritariamente, subsídios para o estudo da disposição urbanística da Vila.

E assim se toma conhecimento de que a Vila Popular Mauá foi pensada por Leiria a partir da concepção de um bairro-jardim. Para Mônica Vianna<sup>217</sup>, a idéia de cidade ou de bairro-jardim é marcada por uma concepção utópica de reaproximar campo e cidade o que responde, em parte, à classificação da Vila como um projeto idealizado. A autora ainda coloca que a projeção de cidade-jardim adquiriu diferentes significados ao longo de seu processo de internacionalização no século XX, de acordo com as peculiaridades de cada região<sup>218</sup>. Deste modo, de acordo com a autora, as cidades-jardins hoje podem assumir os nomes de “cidade-satélite”, “cidade-nova”, “subúrbio-jardim” e, enfim, aquela categoria que parece ser mais adequada ao contexto da Vila Mauá: “bairro operário”.

<sup>213</sup> Ver nota 197 desta dissertação.

<sup>214</sup> Decreto-Lei n. 21/1943.

<sup>215</sup> Ver nota 199 desta dissertação.

<sup>216</sup> BRESCIANI, 2002b, op. cit., p. 23.

<sup>217</sup> VIANNA, Mônica Peixoto. **Núcleos residenciais da CESP: o processo de desmonte**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006. p. 49.

<sup>218</sup> VIANNA, 2006, op. cit., p. 59.

A arborização da Vila, quesito importante dentro da opção pelo bairro-jardim feita por Leiria, seria realizada com cinamomos e jacarandás. Os terrenos, que estavam previstos para receber em torno de 3.000 pessoas, segundo o item “Densidade”<sup>219</sup>, deveriam ser preparados de modo a serem salubres, com abundância de luz e ar.

Neste momento, a análise de imagens torna-se fundamental, especialmente diante da possibilidade do cruzamento das informações fornecidas pelas Plantas apresentadas no Projeto com os dados qualitativos e quantitativos que lhes fazem correspondência no mesmo documento. A perspectiva geral do Bairro, exposta abaixo, auxilia na reconstrução histórica do Projeto da Vila.

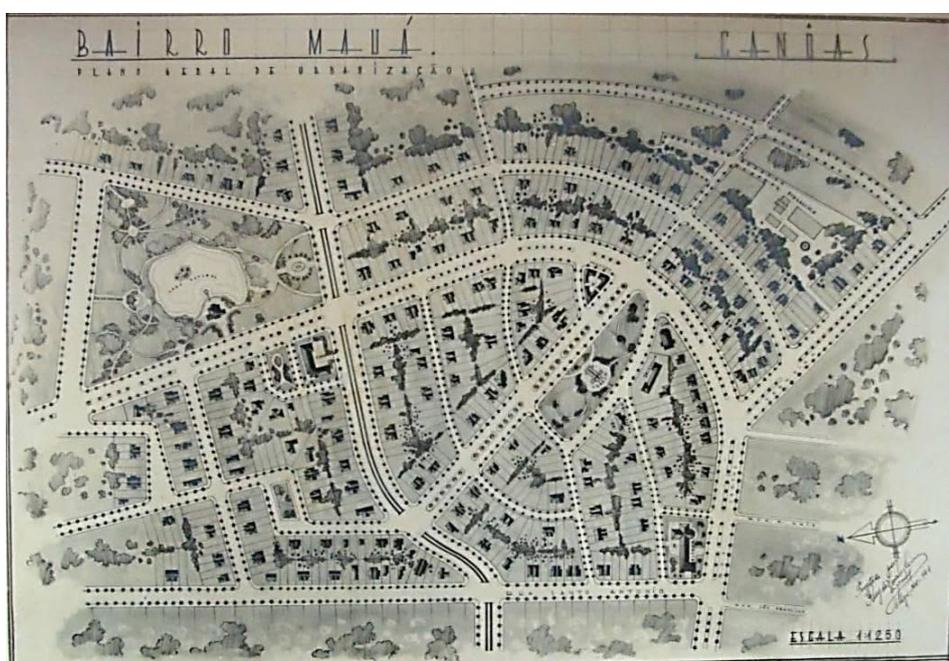


Figura 13- Plano geral de urbanização da Vila Popular Mauá, 1944

A observação de alguns detalhes da Planta revela outros aspectos urbanísticos interessantes que foram projetados. Pode-se citar, primeiramente, a faixa em destaque que corta o território da Vila no sentido leste-oeste. Trata-se de uma via projetada sob o Arroio Araçá, que aparece ainda na Figura 11 como um simples córrego de águas que perpassava grande parte do território canoense. Já na perspectiva da Figura 13, tal Arroio é exposto canalizado e compõe uma avenida de quarenta metros de largura, que serviria de esgoto pluvial e cloacal para o povoado. Segundo Leiria, tal medida era provisória, mas importante para uma cidade que não possuía nenhum plano ou saneamento. Outros vestígios referem-se a uma igreja, construção reconhecível em um dos quarteirões centrais e, também, a um lago,

<sup>219</sup> LEIRIA, 1941, op. cit.

localizado no quadrante superior esquerdo. Logo se descobre que esses elementos estão relacionados a outros dois importantes capítulos divulgados no Projeto: o “Centro Cívico” e o “Parque Recreativo”.

Nessa direção, a igreja torna-se apenas um indício da elaboração de um Centro Cívico completo na localidade. Segundo as descrições do Projeto, em torno de uma Praça Central, estariam concentrados os “edifícios da Subprefeitura e Subdelegacia de polícia. No mesmo conjunto fazem parte a Igreja, situada no meio da Cidade-praça, o Cineteatro e o Mercado”<sup>220</sup>.

A Planta detalhada desse setor respalda os dados registrados textualmente no Projeto, que também informam que a Vila Mauá possuiria creche, lactário, dispensário médico e biblioteca popular.

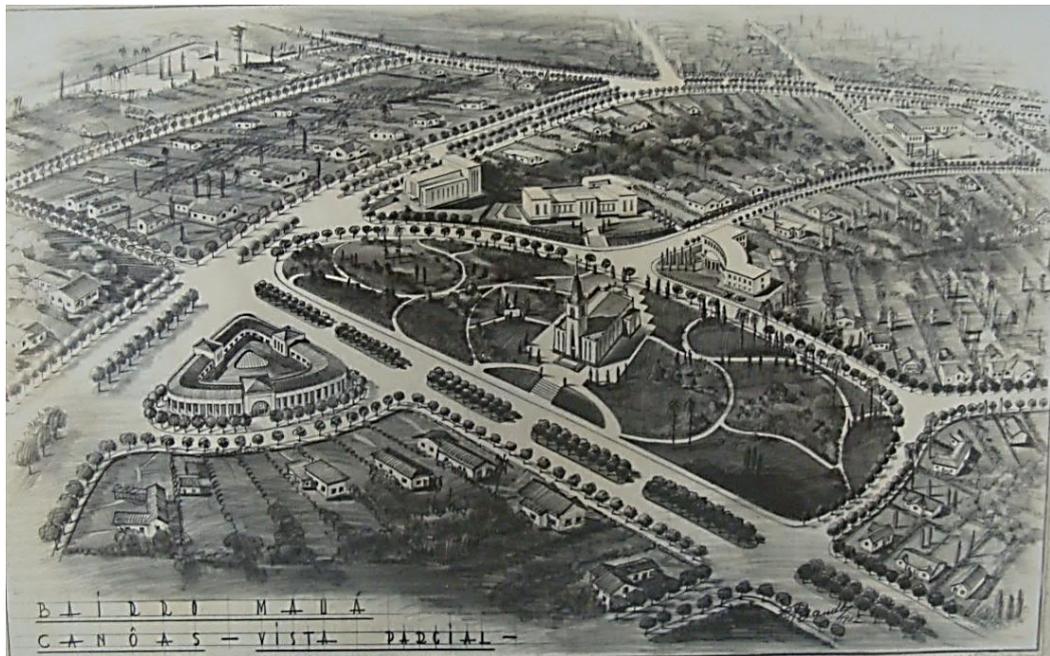


Figura 14 - Perspectiva detalhada do Centro Cívico da Vila Mauá, 1944

A boa infra-estrutura a ser oferecida não pára por aí — logo foi identificado o planejamento de um espaço recreativo dentro da Vila, que continha jardins, um parque com lago natural, além de *footwalks* e o já citado cine-teatro, em cuja parte superior estava previsto um “Clube Operário”. A importância do Clube Recreativo é comprovada pela elaboração exclusiva de uma perspectiva sobre este último, que pode ser observada abaixo:

<sup>220</sup> LEIRIA, 1941, op. cit.



Figura 15 - Perspectiva detalhada do Parque Recreativo da Vila Mauá, 1944

Os elementos expostos até o momento denotam itens pouco usuais para a configuração de um bairro operário e/ou dormitório criado por empresas privadas, usualmente forjado a partir de traçados bastante singelos e retilíneos, quarteirões sem variação de tamanho/forma e descaso com o investimento em espaços culturais/naturais e áreas de uso público.

É interessante identificar, neste sentido, diferenças existentes no planejamento de zonas operárias pelo Poder Público (Vila Mauá), pelo investimento particular (Vila Niterói) e pela indústria (Vila Rio Branco). A respeito do último exemplo, Vianna assevera que o lazer sempre foi um problema para o setor industrial, já que era nesse momento que o trabalhador sucumbiria às “tentações”, tais como a bebida e a violência<sup>221</sup>. Para o empresário, que trabalhava no limite da necessidade de novas habitações, como no caso da Vila Niterói, o investimento em áreas recreativas também não valeria a pena, dado os motivos da implantação do loteamento, sobre os quais se discorreu no capítulo anterior. Na Vila Mauá, enfim, observa-se o planejamento de empreendimentos de lazer e de áreas verdes, embora estes também possam ser entendidos como estratégias utilizadas na composição e na regulação da habitação popular. Afinal, a disponibilização de boa infra-estrutura e o desenho de uma vila com áreas de bairro-jardim não retiram da Vila Mauá o seu caráter modelador,

<sup>221</sup> VIANNA, 2006, op. cit., p. 45.

exposto através das diretrizes do Decreto-Lei que regula a sua ocupação. Assim, a Vila Mauá parece estar inserida naquilo que Côrrea chamou de “estratégia de disciplina da mão-de-obra, fundamentada na sedentarização, na moralização dos costumes e na difusão de novas noções de higiene” <sup>222</sup>, mesmo que ofereça acessibilidade diferenciada em relação à determinada infra-estrutura urbana.

Outro fator derradeiro não permite que a Vila Mauá descole a sua imagem de uma zona operária: é o modelo das casas a serem habitadas pela população transferida das zonas flageladas, passível de ser acompanhado através do item “Edificações” do Projeto. A tipologia indicada é a de casas-padrão, em formato geminado, com dois pequenos dormitórios disponíveis, conforme se visualiza nas imagens compartilhadas a seguir, referentes à fachada e à disposição interna das residências, respectivamente.

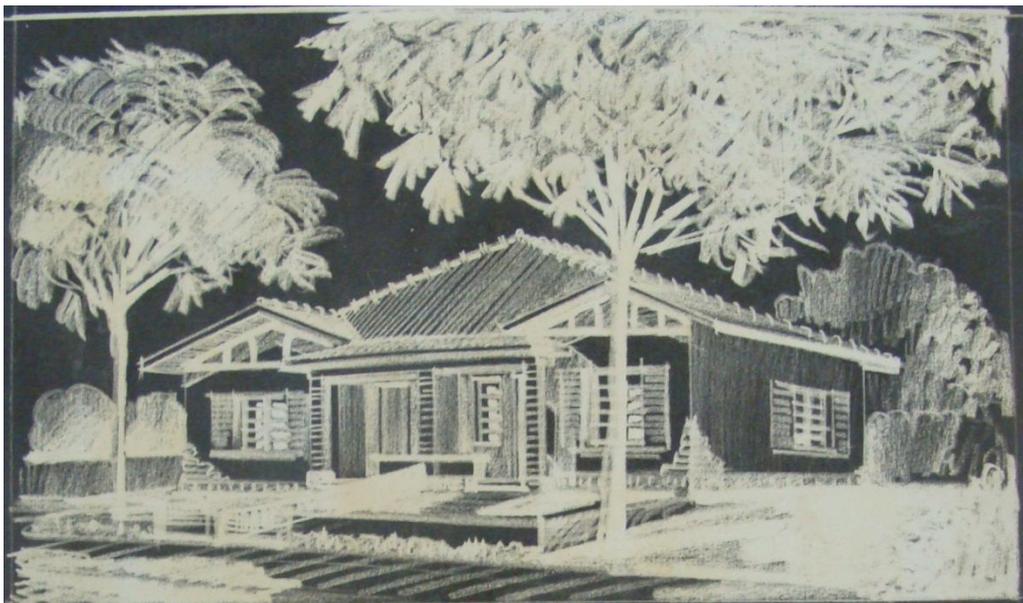


Figura 16 – Fachada de casa-tipo da Vila Popular Mauá, 1944

---

<sup>222</sup> CORREIA, Telma de Barros. Moradia e trabalho: o desmonte da cidade empresarial. **Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**, Recife, 1997.

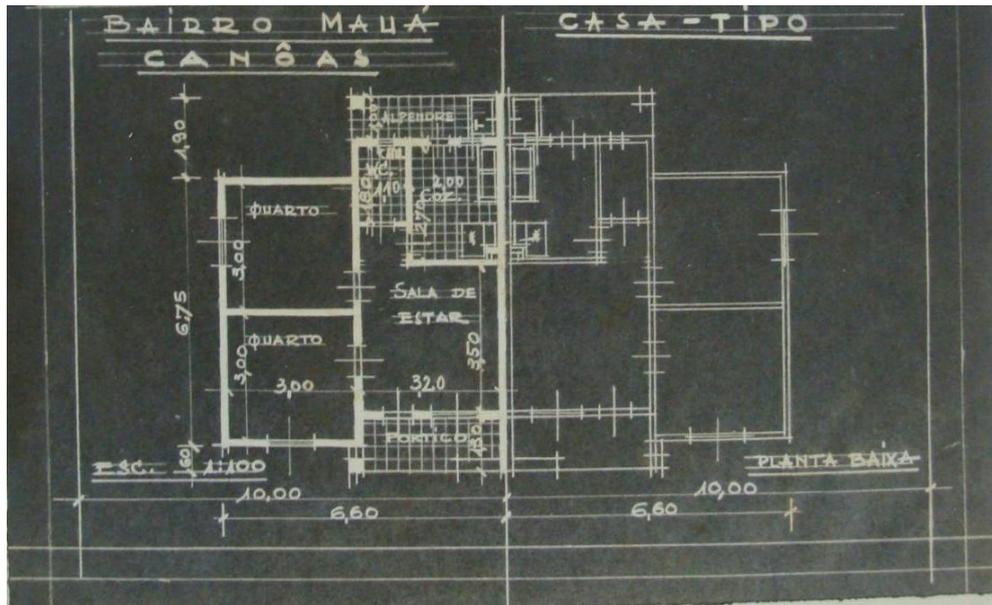


Figura 17 – Disposição interna de casa-tipo da Vila Popular Mauá, 1944

Uma vez conhecida a principal tentativa de dar outro futuro para os Bairros de Canoas no início da década de 1940, resta questionar se o Projeto de Reurbanização, lançado após três anos, iria estender ou não propostas semelhantes à da Vila Mauá para toda a cidade de Canoas e, conseqüentemente, a todos os cenários que a compunham.

### 2.2.2 Cenários revisitados: o Projeto de Reurbanização

Fato peculiar para a cidade em que se declarava que tudo necessitava ser criado foi a elaboração de um Projeto de Reurbanização, ainda no ano de 1944. Ao interpretar-se que “reurbanizar” é urbanizar pela segunda vez, tem-se uma contrariedade: afinal, o que pretendia ser “reurbanizado” na cidade em que se dizia estar tudo por fazer? Ora, colocando-se à parte o discurso recorrente, sabe-se que Canoas, Município dotado à época de 395 km<sup>2</sup> e com a terceira maior densidade populacional do Estado<sup>223</sup>, não era um território totalmente livre de interferências e que possuía cenários próprios<sup>224</sup>, que compunham o(s) horizonte(s) urbano(s) da cidade.

<sup>223</sup> Censo demográfico do Rio Grande do Sul-1940. In: FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA DO RIO GRANDE DO SUL. **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul - censos 1803-1950**, 1981. p. 145.

<sup>224</sup> Ver o capítulo 1 desta Dissertação.

A (re)visitação desses cenários é possível de ser feita através da análise das diretrizes previstas no referido Projeto. De imediato, destaca-se que este último não só menciona tais cenários como também os diferencia entre a “parte antiga” e a “parte nova” da cidade. Seguindo a classificação, é denominada como parte antiga da cidade aquela que é “composta, em sua maioria, pelas residências de verão dos capitalistas de Porto Alegre que faziam de Canoas o ponto de recreio de suas férias”. Já a parte nova é a “zona operária – de população rala, disseminada por lotes distanciados uns dos outros (...) construída patrioticamente dentro d’água”<sup>225</sup>.

Não é preciso muito esforço para compreender que as zonas descritas pelo Projeto faziam associação, respectivamente, às referências de cidade veraneio e cidade dormitório usualmente atribuídas a Canoas. Guardadas as disparidades entre os cenários caracterizados, sentenciamos um fator comum a ambos: a indiferença com o patrimônio coletivo cidadão. Como foi assegurado:

Quer da parte dos proprietários das chácaras de verão, quer da parte daqueles que dividiram as suas propriedades, não houve quem se lembrasse de reservar parte das suas terras para obras públicas, praças, jardins de recreio, espaços verdes, escolar, etc. daí se seguindo que Canoas nada tem de seu — é uma cidade sem patrimônio — uma cidade que tudo deve fazer com os seus limitados recursos.<sup>226</sup> (trecho sublinhado no original)

Também os jornais da época assumiram o compromisso de divulgar apontamentos outorgados pelo Poder Público, de maneira que o discurso jornalístico se alinhava àquele construído pelo Projeto de Reurbanização. A reportagem do *Diário de Notícias*, publicada em 1944, associa o crescimento populacional de Canoas ao cenário de cidade dormitório:

A população de Canoas é fundamentalmente operária. São milhares os que trabalham em Porto Alegre e apenas vão dormir em Canoas. A prova tangível está no fato da estrada Canoas-Porto Alegre ser a mais trafegada do Estado. Dezoito ônibus em circulação fazem 110 viagens diárias, transportando, mais ou menos, 4.000 passageiros. E os carros estão sempre lotados ao máximo. A população urbana e suburbana é calculada em 14.000 almas. Dois mil habitantes encontram ocupação moral nas indústrias da metrópole.<sup>227</sup>

As reportagens jornalísticas não só fundamentam os cenários da cidade como ainda tratam de antecipar as variações que irão ocorrer em função da implantação do Projeto de Reurbanização. Neste sentido, a matéria acima também assinala a “gradativa extinção da primitiva função de veraneio” de Canoas em razão do aumento do uso das praias de mar pelos

---

<sup>225</sup> LEIRIA, 1944, op. cit.

<sup>226</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>227</sup> *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 24.12.1944.

banhistas e pela “pressão demográfica” exercida sobre a cidade. Ao contrário do que se pondera de imediato, o crescimento populacional não é incorporado pelo discurso jornalístico como um fator que irá respaldar a imagem de cidade dormitório de Canoas. Conforme se acompanha através de outra matéria, publicada na *Folha da Tarde*:

Ao mesmo tempo desenvolve-se promissoriamente a vida industrial própria de Canoas. Já estão funcionando diversos estabelecimentos, como frigoríficos, fábricas de óleo e graxas, de garrafas, de esquadrias, de caixas impermeabilizadas, onde se ocupam, ao todo, mais de 1.600 operários. A indústria canoense não é tributada pelo município, que se beneficia apenas de impostos indiretos. Essa política fiscal, intransigentemente mantida pela atual administração, constitui um estímulo poderoso ao progresso da comuna. Em terrenos já adquiridos deverão instalar-se em futuro próximo as indústrias Renner, que para lá transferirão todas as suas instalações.<sup>228</sup>

Além disso, tantos investimentos e facilidades iriam fazer com que Canoas ultrapassasse “(...) a fase de simples empório de obra dos grandes centros vizinhos, para constituir-se em centro produtor capaz de empregar, ao menos, um número igual de operários no que cede aos estabelecimentos fabris da capital”. De acordo com a idéia veiculada, Canoas permaneceria como uma cidade fundamentalmente de trabalhadores. Neste novo momento, entretanto, os operários possuiriam vínculo empregatício no próprio Município onde residiam.

Assim, ao “reurbanizar” os seus cenários, a cidade não tenta transformar somente os seus territórios mas também a sua identidade urbana, que passa a ser legitimada através de um discurso em prol de um futuro industrial promissor. As fontes de consulta do discurso jornalístico, não por acaso, pareciam provir diretamente do Projeto de Reurbanização, no qual figura como uma meta crucial “coordenar, pois, inicialmente, as regras para a transformação da ‘Cidade de Verão’ em ‘Cidade Industrial’”. Eis o que se nos afigura o primeiro passo a dar a urbanização de Canoas<sup>229</sup>.

O Projeto de Reurbanização, por sua vez, alinha-se com certa faceta do contexto histórico da cidade, que abrigava algumas empresas de médio e de grande porte, como a Vidraçaria Industrial Figueiras e Oliveira S.A. (VIFOSA), a fábrica de cimento (CIMENSUL), a Refinaria de Óleos e Graxas Ltda., a Kranen (indústria de esquadrias), a Schiavon & Cia. (responsável pela fabricação de adubos em geral), além dos já mencionados Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros. Consta, ainda, de acordo com uma Escritura Pública localizada<sup>230</sup>, que a A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário adquiriu, em 1946, do casal de agricultores José Leopoldo Schmitz e Lucília Andrade Schmitz um “terreno de vinte e quatro

<sup>228</sup> *Folha da Tarde*, Porto Alegre, 09.10.1944.

<sup>229</sup> LEIRIA, 1944, op. cit.

<sup>230</sup> Acervo Documental UPHAM-Canoas.

(24) hectares mais ou menos, situado no primeiro distrito de Canoas, neste Estado, fazendo frente na estrada geral que de Canôas vai à Estância Velha e fundos na Estrada que também de Canoas vai à Sapucaia (...)", pelo valor de Cr\$ 50.000 (cinquenta mil cruzeiros). Com efeito, tais dados são indicativos do potencial de crescimento que Canoas detinha no período.

Para destituir a referência de cidade dormitório da "progressista e futura" <sup>231</sup> Canoas industrial não era suficiente, contudo, que a cidade somente ofertasse possibilidades de emprego em suas incipientes fábricas e empresas. Instituiu-se como ação primordial uma metamorfose naqueles territórios da cidade, ditos como bairros operários. "Nada de vielas e becos: nada de construções *à la diable!*"<sup>232</sup>, afirmava-se no Projeto. Desta forma, é interessante compreender a associação entre identidade e paisagem urbana, porque somente transformando aquelas ruas que se assemelhavam a "faixas de relva", que elas estariam adequadamente preparadas "quanto a sua direção, largura, altura, natureza e estética" <sup>233</sup>.

Diante desse contexto, o Projeto de Reurbanização de Canoas surgiu como um instrumento regulador, por parte da Administração Pública, da chamada *expansão natural da cidade*, isto é, aquela ocorrida em momento anterior às interferências do Governo no processo de ocupação da comunidade. Tal expansão, segundo as conclusões expostas no documento, foi caracterizada por construções dispersivas e por "graves defeitos urbanísticos, originados quando de sua formação inicial, pelos arruamentos em massa que se verificaram sem senso de responsabilidade e sem os menores requisitos de gosto, estética, higiene e salubridade" <sup>234</sup>. Ainda a respeito do processo de configuração urbana de Canoas, foram expostas no Projeto as seguintes conclusões: terra cara (valor fictício); população reduzida e em parte móvel; mau aproveitamento de glebas; distribuição irracional das habitações e falta de cooperação entre os habitantes e a Administração Pública<sup>235</sup>.

Convém assinalar que o desenvolvimento inicial da cidade nada teve de natural, conforme se divulgou<sup>236</sup>. Fez parte, na década de 1930, do processo de industrialização e de expansão da cidade de Porto Alegre; a partir de 1945, da fase que foi chamada por especialistas de *metropolização*<sup>237</sup>, pautada pela formação de um *continuum* urbano em relação à Capital. Ressalta-se, aqui, a abertura das Avenidas Farrapos (Porto Alegre, 1940) e Getúlio Vargas (Canoas, 1945), ambas consideradas como meios catalisadores "da

<sup>231</sup> **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 24.12.1944.

<sup>232</sup> LEIRIA, 1944, op. cit.

<sup>233</sup> **Diário de Notícias**, 24.12.1944.

<sup>234</sup> LEIRIA, 1944, op. cit.

<sup>235</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>236</sup> **Diário de Notícias**, 24.12.1944.

<sup>237</sup> SOUZA, Célia Ferraz; MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2. ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2007. p. 99.

implantação industrial e da habitação popular na área metropolitana”<sup>238</sup>. O contexto é relatado no próprio documento do Projeto de Reurbanização de Canoas:

À medida que o parque industrial da Capital crescia e se firmava na zona S. João-Navegantes, os terrenos aumentavam de valor e se tornavam, em parte, inacessíveis às habitações dos operários fabris em regra mal pagos e vivendo em grande sacrifício; (...) a proximidade das fábricas obrigava, porém, a estes a despesa de moradia fora das suas posses e como resultado deste estado econômico deu-se a migração do operariado da Capital para a zona vizinha — Canoas, onde obtinham moradia mais barata.<sup>239</sup>

No mesmo sentido, segundo o Projeto, Canoas caminhava passo a passo com o desenvolvimento nacional, por valer-se, inclusive, de um plano modelador:

Com o surto de progresso que se observa em todos os setores da vida nacional, a tendência de nossas cidades, grandes e pequenas, é para o crescimento em todos os sentidos; coordenar essa tendência, criar normas para o seu desenvolvimento, dirigi-los em direções determinadas, é obra que o administrador não deve protelar, deixando que a cidade cresça por si mesma, desordenadamente(...).<sup>240</sup>

O Projeto de Reurbanização firmava-se, portanto, como uma ferramenta de correção de processos considerados malsucedidos urbanisticamente, tais como os loteamentos realizados por empresas particulares em Canoas e a falta de infra-estrutura daqueles para abrigar grandes contingentes populacionais. Interessante é situar o Poder Público no limiar entre o incentivo e a regulação das dinâmicas urbanas, pois grande parte da expansão que tentava agora conter foi promovida no passado, em grande parte, pelo descaso do Estado e/ou do Município em relação à comercialização de terrenos em locais totalmente inapropriados. Em uma condição de *mea culpa*, o Projeto enfatiza que “urbanizar é corrigir erros, criar normas de expansão, regularizar atividades individuais e coletivas, impor princípios de saneamento a par dos sentimentos de estética (...)”, ao passo que questiona: “podemos aplicar os princípios fundamentais acima expostos à nascente cidade de Canôas?”<sup>241</sup>. Todavia, acreditou-se que sim: cinco anos após a questão ser registrada, o planejamento de Canoas continuava sendo divulgado, inclusive perante a comunidade científica, como se expõe a seguir.

<sup>238</sup> SOUZA; MULLER, 2007, op. cit., p. 79.

<sup>239</sup> LEIRIA, 1944, op. cit.

<sup>240</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>241</sup> LEIRIA, loc. cit.

### 2.2.3 A cidade como um organismo doente, o Urbanismo como a cura: o Pré-Plano Diretor

A cidade é um organismo vivo (...). Se todos os elementos estáticos e dinâmicos estão perfeitamente entrelaçados e em plena harmonia, a cidade tem o seu funcionamento orgânico garantido (...). Havendo desarmonia entre esses elementos, sobreviverá o desequilíbrio orgânico: o indivíduo adoecerá.<sup>242</sup>

Tendo em conta os preceitos compartilhados na citação, o engenheiro-urbanista Ruy de Viveiros Leiria concluiu que a Canoas da década de 1940 era uma cidade adoecida. O Município não detinha, enfim, “esse equilíbrio entre os elementos estáticos e dinâmicos que garantem a vida urbana saudável”, representando, na opinião do profissional, “há muito, um organismo doente, crescendo sem lei que lhe dirija o seu merecido progresso”.<sup>243</sup>

O entendimento da cidade como um *corpo* ou *organismo*, concepção bastante difundida entre os sociólogos do século XX, encontra raízes ainda no Medievo. Segundo Barros<sup>244</sup>, um parisiense do século XII chamado João Salisbury comparava mercadores ao “estômago da sociedade”, dentro de uma lógica de que cada grupo cumpriria uma função social, tal como um órgão faria em um corpo. O autor ainda acrescenta que essa vertente de interpretação das cidades fez com que muitas expressões associadas ao vocabulário próprio às Ciências Naturais fossem transpostas para aquele vinculado às Ciências Humanas.

De acordo com Phillip Gunn e Telma de Barros Correia, tal estreitamento de vínculos é resultado do impacto causado pelas descobertas feitas no campo da Biologia sobre as mentalidades do século XIX. Os autores aprofundaram ainda mais o assunto, graças à sua importância e influência para o Urbanismo como uma disciplina institucionalizada. Eles observam que:

As analogias entre formas arquitetônicas e o corpo humano são remotas. Especulações sobre antropometria, iniciadas no século V a.C., orientam a teoria do belo no período Clássico. Além do modelo de ordem e de funcionalidade, o corpo – se bem proporcionado – também é erigido em um parâmetro de beleza para as formas arquitetônicas.<sup>245</sup>

<sup>242</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

<sup>243</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>244</sup> BARROS, José D’Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis: Vozes, 2007. p. 30.

<sup>245</sup> CORREIA, Telma de Bastos; GUNN, Phillip. O Urbanismo: a Medicina e a Biologia nas palavras e imagens da cidade. In: BRESCIANI, Maria Stella. **As palavras da cidade**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001. p. 229.

Como bom leitor e intérprete, Ruy de Viveiros Leiria não gerou uma exceção à regra e declarou que “sendo a cidade um organismo vivo, a metodologia utilizada por urbanista não pode diferir da utilizada pelas Ciências Naturais de fatos”.<sup>246</sup> E assim o fez: procedendo como “um clínico diante de um enfermo”, Leiria observou a “sintomatologia” da cidade de Canoas e não hesitou, isto é, encomendou um “exame de laboratório”. A partir desse exame pode aferir um “diagnóstico”, aplicando em seguida a “terapêutica” ou “os meios para remover as causas do mal”<sup>247</sup> da cidade.

O resultado desse procedimento foi exposto para a comunidade científica através de um artigo intitulado “Pré-Plano para a cidade de Canoas”, publicado na já mencionada *Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul*, em 1948. O texto consiste na integração dos Projetos anteriormente discutidos, o da Vila Mauá (1941) e o da Reurbanização da cidade de Canoas (1944). Neste sentido, procurar-se-ão evidenciar as diferenças e semelhanças que tal publicação trouxe em relação à documentação original analisada bem como de que modo o Plano revisitado dialogou com os Decretos políticos que regulamentavam a execução das obras no período.

O primeiro e mais explícito acréscimo feito no Plano foi a divulgação das influências do urbanista, que se identificou como o executor do Estádio do Esporte Clube Cruzeiro e da Vila Assunção, em Porto Alegre, através de um anúncio referente aos serviços prestados por ele<sup>248</sup>. Também a urbanização do distrito de Butiá, na época pertencente à cidade de São Jerônimo, consta na propaganda como sendo de seu planejamento. Entre os profissionais agradecidos, figuram os nomes do uruguaio Maurício Gravotto<sup>249</sup>, sugerindo certo intercâmbio de experiências; do brasileiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria<sup>250</sup>, contemporâneo de Leiria, que projetou várias obras na Capital. Dentre as obras bibliográficas citadas, destaca-se a de Armando de Godoy<sup>251</sup>.

Compartilhadas as fontes de inspiração de Leiria, importantes para a compreensão de que o processo de urbanização de Canoas esteve longe de encerrar-se em uma História local, cabe detalhar os planos do urbanista para a cidade. Enfim, qual foi o “diagnóstico” dado a Canoas após o seu “exame de laboratório”? Quais seriam os meios “terapêuticos” para

---

<sup>246</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-73.

<sup>247</sup> Ibid., 53-57.

<sup>248</sup> Ibid., p. 2.

<sup>249</sup> Ex-Diretor do Instituto de Urbanismo de Montevidéu e Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da referida cidade.

<sup>250</sup> Luiz Arthur Ubatuba de Faria foi o responsável pelo Plano Diretor de Porto Alegre de 1938, juntamente com outros engenheiros-urbanistas. Também é o autor, ao lado de Pereira Paiva, da obra **Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre**, do mesmo ano.

<sup>251</sup> Urbanista brasileiro, Armando de Godoy (1876-1944) foi responsável, entre outras obras, pelo planejamento de quesitos importantes do Plano da cidade de Goiânia.

“remover-lhe as causas do mal”? O autor discorre sobre essas e outras questões no texto que dividiu em quatro tópicos, segundo ele, somente aqueles estritamente necessários para a aprovação de um Pré-Plano, a saber: 1) conceitos gerais; 2) inundações em Canoas; 3) zoneamento; 4) plano viário.

Ainda no primeiro capítulo, Leiria pontua que a sua análise sobre Canoas, ou melhor, “do Passado e do Presente de Canoas”, era baseada em “todos os fenômenos estáticos e dinâmicos que concorrem para a vida urbana, inclusive de sua origem, história e evolução”<sup>252</sup>. Dessa análise resultaria o seu diagnóstico, dividido entre aspectos negativos e positivos<sup>253</sup>, abaixo demonstrado em formato de tabela:

<b>DIAGNÓSTICO URBANO DA CIDADE DE CANOAS NOS ANOS 1940</b>
<b>ASPECTOS NEGATIVOS</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) enchentes periódicas</li> <li>2) grande parte da cidade desenvolvida em zona inundável</li> <li>3) zona de indústria e parte de zona de comércio naturais atingidas pelas cheias</li> <li>4) existência de bairros insalubres</li> <li>5) inexistência de Centro Cívico</li> <li>6) crescimento em área desproporcional</li> <li>7) falta de ligações em condições técnicas</li> <li>8) falta de diferenciação de circulação</li> <li>9) péssima divisão de terra</li> <li>10) escassez de espaços verdes urbanos</li> <li>11) má distribuição da população no espaço urbano</li> <li>12) falta de separação dos elementos funcionais da vida urbana</li> </ol>
<b>ASPECTOS POSITIVOS</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) razão de existência: econômica</li> <li>2) localização geográfica excelente</li> <li>3) caráter de cidade-satélite residencial e com grandes possibilidades de cidade-satélite industrial de Porto Alegre</li> <li>4) função de celeiro de legumes, frutas e flores de Porto Alegre</li> <li>5) existência de ótimos lugares para zonas residenciais e operárias</li> <li>6) tendência de zoneamento natural</li> </ol>

<sup>252</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

<sup>253</sup> LEIRIA, loc. cit.

- 7) ótimos lugares para zona industrial ao abrigo das cheias
- 8) transportes coletivos adequados, porém insuficientes
- 9) extensão natural para o norte e para o leste, rumo à parte mais alta
- 10) existência de um sistema viário aproveitável em parte

Em termos qualitativos, destaca-se dentre os fatores negativos aqueles que já foram alvo de notificação nos outros projetos ou em outras fontes examinadas nesta pesquisa, tais como as enchentes periódicas em Canoas, a existência de bairros insalubres, a ausência de um Centro Cívico e a escassez de espaços verdes urbanos. Entre os quesitos positivos, é possível problematizar o primeiro item, que coloca como a razão de existência de Canoas os motivos econômicos. Ora, tal inferência não leva em conta os primórdios da formação urbana do referido Município e, por consequência, a sua razão de ser — em um primeiro momento — que era a sua utilização como um refúgio de lazer. Neste sentido, os critérios utilizados por Leiria, apesar de estarem declaradamente arraigados também no passado da cidade, não conseguem transpor os horizontes do seu tempo, que insistia em promover o local como uma cidade-satélite industrial. Essa situação fica evidente através dos outros aspectos elencados como favoráveis, ou seja, os itens 2, 3 e 7 (ver tabela). Assim, pode-se aferir que o Pré-Plano vai ao encontro, nesse caso, do Projeto de Reurbanização, ao reafirmar a busca de construção de uma referência industrial para Canoas.

Quanto à parte quantitativa do diagnóstico, sobressai-se a vantagem numérica dos aspectos urbanos negativos em comparação aos positivos. Certamente esse deve ser o motivo que levou o elaborador do Pré-Plano Diretor a julgar que Canoas estava doente e a posicionar-se entre o passado e do futuro da cidade, que seria construído, em suas palavras, a partir das reformas urbanas que propunha.

O urbanista então retoma, no segundo capítulo de sua obra, o problema das cheias do Rio Gravataí e “outros tributários do Guaíba que assolam periodicamente grande área sub-urbana de Canoas”.<sup>254</sup> Tais territórios já são aqui conhecidos. Entretanto, no Pré-Plano, Leiria objetivou ser mais específico, destacando através de uma Planta, reproduzida a seguir, as áreas inundáveis da cidade de Canoas.

Antecipa-se uma legenda compartilhada pelo engenheiro, que escreve no Artigo:

A zona inundável consta de duas grandes áreas: uma área “A” à montante da ponte sobre o Rio Gravataí, da qual as Vilas Niterói e Industrial ocupam cerca de 800

<sup>254</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

hectares e outra “B” à jusante, onde estão fixadas a Vilas Primavera, Rio Branco, etc., e que não é menor do que a primeira.<sup>255</sup>

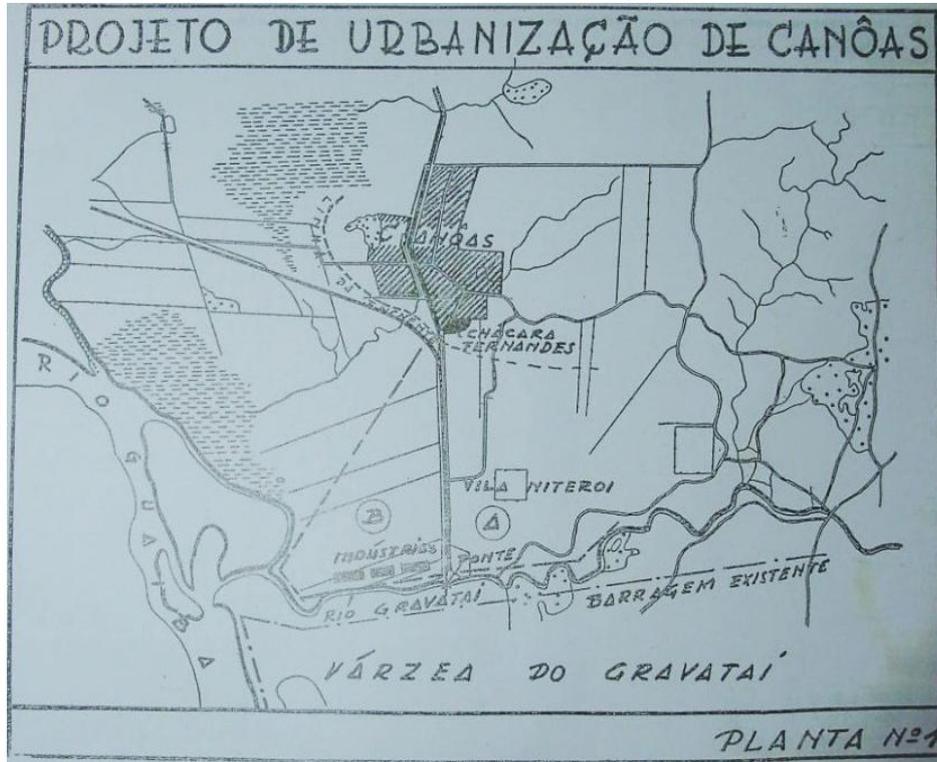


Figura 18 – Planta do território de Canoas que apresenta as áreas inundáveis da cidade (“A” e “B”), 1948.

Engana-se aquele que imaginar que a solução destinada por Leiria às áreas inundáveis seria a mera desocupação para o seu aproveitamento como um horto florestal de espécimes adaptados à água, conforme proposto no Projeto de Reurbanização e no Decreto de criação da Vila Popular Mauá. Fazendo acordo com as concepções vigentes, o engenheiro-urbanista particulariza entre os seus planos a construção de barragens e projeta a área, especialmente a zona “B”, como um pólo industrial promissor de 1.200 hectares.

<sup>255</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

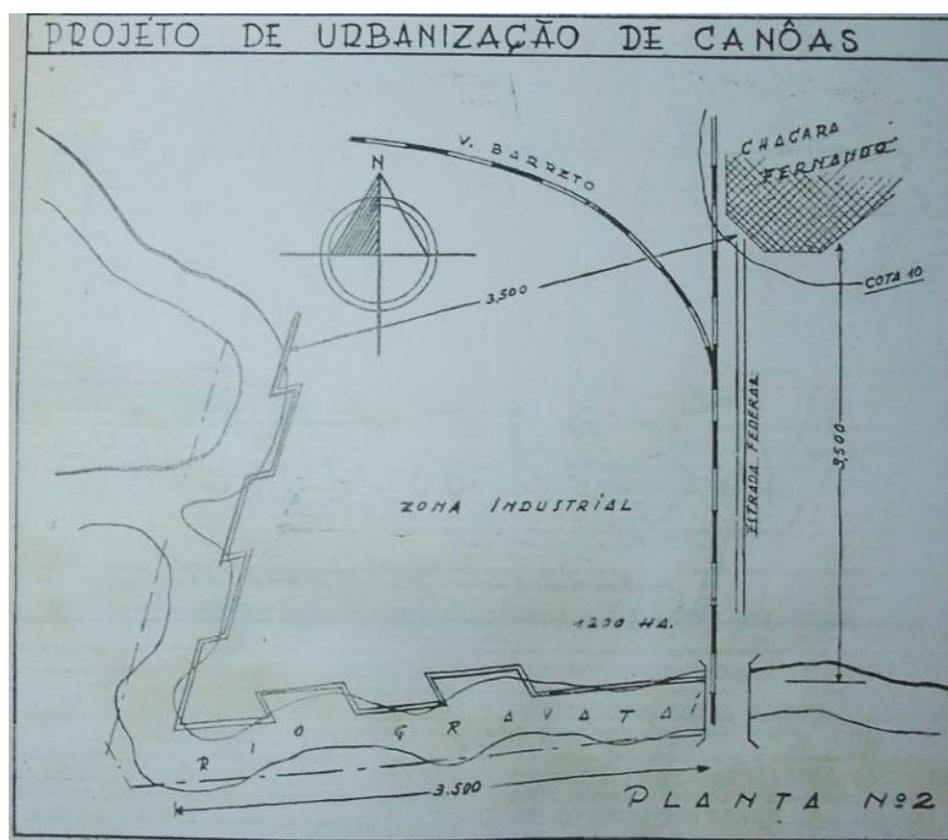


Figura 19 - Detalhe da área projetada para ser a zona industrial em Canoas, 1948.

Apesar dos planos arrojados e da possibilidade técnica de construção da barragem, Leiria compartilha a opinião de sua construção: naquele momento, seria algo inviável, pelo fato de que os valores das áreas “A” e “B” não comportavam a inversão do capital que ali seria investido. Por outro lado, acreditava na execução da idéia em um futuro próximo, devido à elevação criada em parte do trecho com a construção da Rodovia Getúlio Vargas, que o engenheiro pretendia aproveitar. O profissional relata:

É de se pensar-se, então, primeiro na proteção da zona “B” (planta n. 1), compreendida entre a Rodovia Getúlio Vargas e os Rios Gravataí e Jacuí e do trecho onde estão localizados a indústria já mencionada e o pequeno comércio ribeirinho (...) e só mais tarde na da zona “A”(...).<sup>256</sup>

Mais uma vez, o futuro industrial de Canoas é priorizado em relação a outras práticas urbanas relacionadas à cidade, como as que compunham o loteamento Niterói (zona “A”). Ora, seria resguardada das cheias, primeiramente, a área destinada às indústrias e, somente depois, aquela que abrigava a grande massa de trabalhadores que legava ao Município o título de cidade-satélite residencial ou dormitório. Outro importante fator a ser lembrado é a

<sup>256</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

identificação, já nesse período, de uma compreensão integrada a respeito da zona urbana formada entre Porto Alegre e Canoas. Leiria menciona, a todo o momento, a crescente valorização da Várzea do Gravataí muito por conta de sua proximidade da zona norte de Porto Alegre, área que estava sendo projetada por seu colega de profissão, Ubatuba de Faria, para ser igualmente uma zona industrial.

Enquanto as projeções de Leiria não se concretizavam, no entanto, a solução apresentada foi a já conhecida mudança gradativa dos operários das zonas flageladas para um lugar ao abrigo das cheias, a saber, a já planejada Vila Popular Mauá. Descobre-se, então, o grande diferencial do Pré-Plano em pauta em relação aos projetos que o precederam. Mais do que apenas agrupá-los em um único texto, os projetos de reurbanização de Canoas e da construção de uma vila operária modelar complementariam um ao outro, dentro de um Plano Diretor geral para a cidade, porque, conforme se constatou, era somente com a transferência das populações atingidas pelas enchentes que os territórios das zonas “A” e “B” estariam liberados para a implantação de indústrias. Assim, um projeto dependia do outro para ser exequível. Leiria declara — com ares de vidente: “(...) feitas estas obras, haverá uma evolução industrial para o sul e o aproveitamento econômico desta última zona, dentro dos preceitos da técnica e da economia”.<sup>257</sup> Deve-se lembrar, igualmente, dos princípios sanitaristas que regiam tais projetos. Leiria complementa as concepções de reforma social e higienista explícitas no Decreto de promulgação da Vila Mauá quando assume no Pré-Plano Diretor o seu entendimento da cidade como um organismo, no caso, doente. Mais do que tratar as áreas da cidade causadoras de disfunções a partir de métodos terapêuticos (urbanísticos), foi arriscado o planejamento de seu “transplante”, valendo-se aqui de um termo análogo àqueles utilizados pelo urbanista.

Por mais que outras áreas da cidade fossem igualmente acusadas de não garantirem o bom funcionamento da urbe, como, por exemplo, o centro chamado de “primitivo”<sup>258</sup> no Pré-Plano Diretor, os causadores dos males de Canoas eram os loteamentos Niterói e Rio Branco, que comprometiam duplamente o projeto industrial da cidade. Primeiro, por estarem ocupados majoritariamente por casas de trabalhadores ao invés de indústrias e, segundo, porque esses operários se dirigiam a empresas da Capital, reforçando a imagem de reduto dormitório de Canoas. Desta forma, tais áreas deveriam ser, literalmente, “riscadas do mapa”, o que

---

<sup>257</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., 53-73.

<sup>258</sup> LEIRIA, loc. cit.

inclusive é previsto por Leiria que afirmou sobre Niterói: “pela mudança das residências operárias desta zona, (...) ela poderá entrar em colapso, sobrevindo-lhe a extinção”.<sup>259</sup>

Além disso, são estabelecidas outras duas novidades pelo Plano em comparação com o Projeto de 1941, que é o aumento da capacidade de abrigar pessoas da Vila Popular Mauá, de 3.000 para 8.000 pessoas (média de 80 pessoas por hectare), e a recuperação posterior daquele território, por parte do Estado, para que lá fosse gerida, também, uma área industrial<sup>260</sup>.

O Pré-Plano resguarda, ainda, outra projeção para Canoas, ignorada até o momento pela Historiografia local e, sendo assim, inédita. Trata-se, pois, do planejamento de um grande parque recreativo em Canoas, além daquele localizado na Vila Mauá. Ruy de Leiria diz que tomou como base preceitos “universalmente aceitos”, de que em torno de 1/3 (um terço) ou 1/4 (um quarto) do território de uma cidade devem ser dominados por áreas verdes. Para aplicar tal teoria em Canoas, o profissional elegeu uma área denominada “Vila Fernandes”, alegando ter essa extensão “condições soberbas para ser transformadas em parque”<sup>261</sup>.

Um mapa da região datado de 1940 traz contribuições no sentido de serem desvelados os motivos que levaram o engenheiro a argüir conclusões favoráveis à implantação de um parque na área:

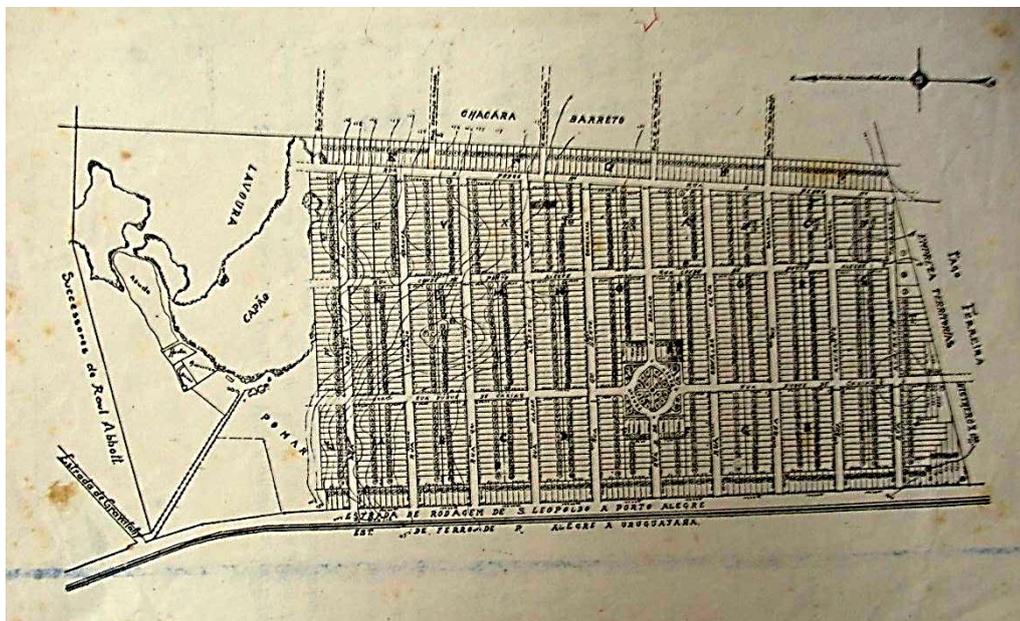


Figura 30 – Planta da “Vila Fernandes” anexa a uma propaganda de vendas de terrenos no local, janeiro 1940

<sup>259</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>260</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., 53-73.

<sup>261</sup> LEIRIA, loc. cit.

Observando-se a Planta, visualiza-se à margem esquerda um espaço ainda isento de loteamento, em que se sobressaem capões, pomares e uma lavoura, todos nominados junto ao desenho. Deduz-se que esses elementos compunham a “vegetação natural” que facilmente poderia ser aproveitada como “motivos paisagísticos”<sup>262</sup> por Leiria. Ao centro dessa área verde, haveria a grande atração do parque recreativo: um açude, a ser aparelhado com motivos ornamentais. Para a preparação do local, o urbanista previa a desapropriação de 28 hectares de terra, sendo 21 destinados ao próprio parque e os outros 7 restantes voltados ao alojamento de um campo de atletismo modelo. Mais uma vez, o engenheiro comprovou o planejamento articulado de suas obras, retomando a idéia da feitura de uma reserva florestal para a Vila Niterói que poderia integrar-se ao parque recreativo, já que os loteamentos eram fronteiriços<sup>263</sup>.

Assim, o Pré-Plano assumiu diferente posição do Projeto de Reurbanização e da Vila Mauá, porquanto urbanizar não era apenas “corrigir erros” mas também removê-los e, naturalmente, promover novas medidas em seus lugares. Tais perspectivas seriam agregadas a um “plano de urbanismo e extensão do núcleo (...)” que, por sua vez, embasaria o “futuro da cidade”<sup>264</sup>.

Em termos urbanísticos e sociais, constata Leiria, seria conveniente a criação de um espaço no qual a população pudesse se reunir e manifestar-se publicamente, o que remete à idéia de praça com características de Centro Cívico ou, como refere Lamas, “um lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas”.<sup>265</sup>

Canoas foi acusada pelo urbanista de não possuir a tendência natural para a formação de um Centro Cívico. Tal situação podia ser “facilmente explicada”, devido à cidade ser “até o ano de 1940, um mero distrito do Município de Gravataí, onde se achava sediado o órgão central (...)”.<sup>266</sup>

Tal afirmação é, contudo, discutível. Sabe-se que o território da chamada Praça da Bandeira, inaugurada no aniversário de Emancipação do Município, há muito sediava as principais manifestações públicas da população canoense, tal como o Comício da Comissão Pró-Melhoramentos, ainda em 1933. Em 1944, quando Ruy de Viveiros Leiria concluiu que

<sup>262</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., 53-73.

<sup>263</sup> A margem direita da Planta da Vila Fernandes marca o início do loteamento “Nitheroy”.

<sup>264</sup> Ibid., 53-57.

<sup>265</sup> LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1990. p. 102.

<sup>266</sup> LAMAS, loc. cit.

inexistia um Centro Cívico em Canoas, a Prefeitura encontrava-se situada na citada Praça. A negação da existência desse Centro Cívico, portanto, parece estar mais ligada àquelas *inferências* de que o local era urbanisticamente inadequado do que propriamente à sua não-existência. Segundo o próprio Leiria, na oitava página do seu Pré-Plano Diretor:

Acha-se atualmente (fins de 1944) sediada a Municipalidade à Praça da Bandeira em um prédio de construção mista, em péssimas condições higiênicas e localizado a 400 metros da Perimetral, a oeste da cidade. Não tem ligação direta com as outras repartições públicas, cujo contato com a Prefeitura deve ser necessariamente íntimo, estando, além disto, situado a oeste da Rodovia Federal e da Linha Férrea Canoas – São Leopoldo, zona que só poderia ser atingida depois de ser atravessar duas linhas de tráfego rodoviário e uma linha de tráfego ferroviário.<sup>267</sup>

E deste modo se reporta a outro tópico ligado à urbanização da cidade, amplamente debatido tanto no Pré-Plano Diretor quanto na Historiografia local: trata-se do planejamento de um novo Centro Cívico para a comunidade canoense na década de 1940.

Como já foi exposto em outra seção deste texto, as narrativas construídas em relação à localização do Centro Cívico de Canoas podem ser consideradas nebulosas – e, por esse motivo, polêmicas —, antes mesmo de se aterem ao Projeto de Reurbanização, de 1944, ou ao Pré-Plano Diretor, de 1948. Isso porque a Historiografia local acusa que, ainda em 1941, o primeiro Prefeito de Canoas foi demitido em função do local de sua escolha para o alojamento do Paço Municipal.

A esse respeito, comprovou-se que a primeira casa onde foi instalada a Prefeitura de Canoas não era assim à época tão distante da linha férrea. Além disso, é pouco provável que o afastamento de Edgar Braga da Fontoura de seu cargo tenha real ligação com o episódio, já que a residência pertencia a uma das lideranças locais; ainda, era comum a prática de local edificações particulares em um período em que a cidade não usufruía de prédios próprios para abrigar setores públicos.

Mesmo assim, a polêmica se estendeu para o Governo de Aluizio Palmeiro de Escobar (gestão 1941 a 1945). Neste sentido, destaca-se que há muito é divulgado pela Historiografia local que Escobar, bem como Braga da Fontoura, promoveu o desenvolvimento da cidade em direção aos altos do Município e, por esse motivo, foi deposto do cargo de Prefeito que exercia. É o que afirma grande parte dos estudiosos sobre Canoas, como, por exemplo, João Palma da Silva, em suas duas obras dedicadas ao local. Em um de seus textos, publicado originalmente em 1964, o referido autor declara que:

---

<sup>267</sup> LAMAS, 1990, op. cit., p. 102.

(...) o Prefeito Escobar passou a elaborar um Código de Construções, com vistas não apenas ao problema das cheias, mas ao futuro crescimento da cidade. E como seu antecessor, planejou mudar o **Centro Cívico da cidade para o alto da Rua Santos Ferreira**. No mencionado Código, não foram esquecidas as funções vitais indispensáveis a qualquer cidade, tais como circulação, habitação, recreação e trabalho.”<sup>268</sup> (grifo nosso)

Em 1978, o memorialista reafirma a sua concepção sobre o episódio:

“(...) Aluizio Palmeiro de Escobar, tentou inutilmente mudar o **Centro Cívico** e urbano da cidade para a **zona alta e afastada das estradas** (rodagem e ferrovia) de Porto Alegre a São Leopoldo. Foi vencido pelo jogo de interesses, como fora o seu antecessor. Entretanto, Escobar pôde construir escolas, estradas e realizar outros melhoramentos”.<sup>269</sup> (grifo nosso)

É sabido, de acordo com a análise feita do Projeto da Vila Mauá, que Aluizio Palmeiro de Escobar estimulou a ocupação de terras situadas em zona elevada da cidade, ao autorizar a transferência das populações flageladas para áreas ao abrigo de enchentes dentro do perímetro urbano de Canoas, através da realização de um Projeto de Reurbanização completo para a cidade. No que tange a esse aspecto, concorda-se com a interpretação mais difundida sobre o assunto, respaldada pelos comentários acima mencionados.

Atendo-se aos detalhes grifados nas citações, no entanto, desvela-se, novamente, certa incongruência entre narrativas e fontes consultadas. Isso porque nas pertinentes explanações sobre o desenvolvimento da cidade junto ao alto da Rua Santos Ferreira, os estudiosos incluíram, sem pestanejar, o suposto desejo de instalação do Centro Cívico da cidade na área, o que contraria, absolutamente, as fontes cartográficas consultadas.

As Plantas apontam para outros caminhos — literalmente. Embora a transferência (ou a criação) do Centro Cívico tenha sido planejada, o espaço eleito para abrigar o novo empreendimento não foi “os altos da Rua Santos Ferreira”, mas um quarteirão localizado há poucos metros da Estrada de Rodagem Federal — é o que se visualiza nas imagens compartilhadas a seguir. Os documentos correspondem, respectivamente, à Planta do Projeto de Reurbanização da cidade e à projeção detalhada de seu Centro Cívico.

---

<sup>268</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 176.

<sup>269</sup> Id., 1978, op. cit. p. 107.

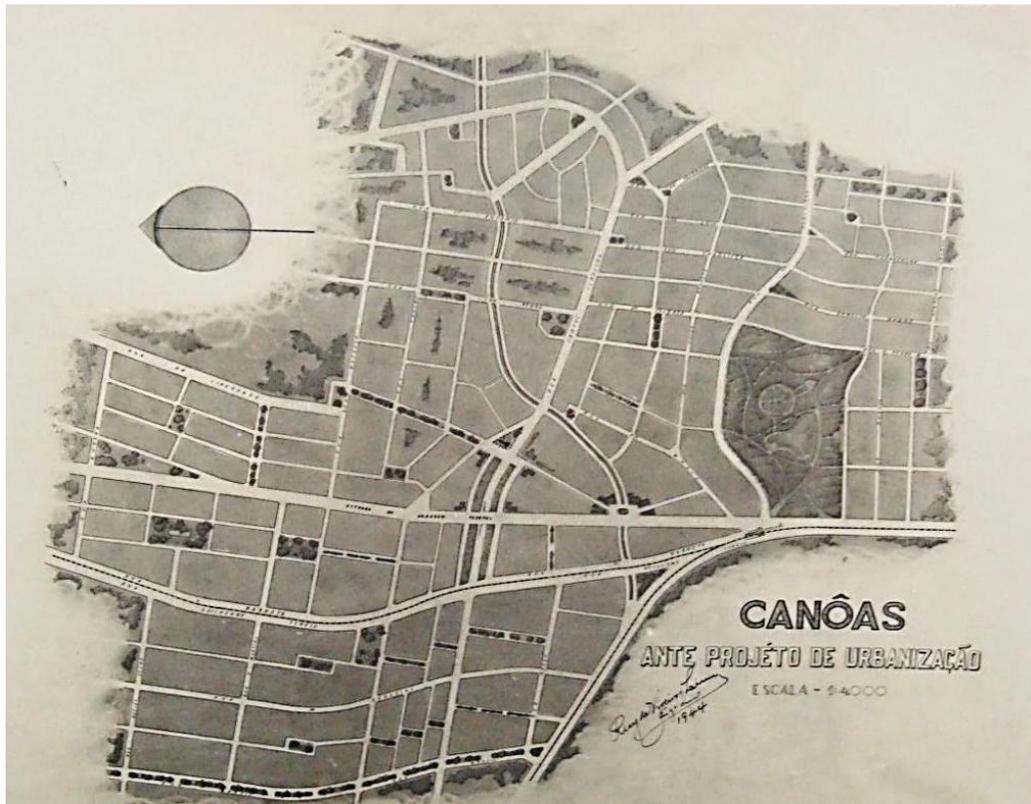


Figura 21- Planta geral do Projeto de Reurbanização de Canoas, 1944

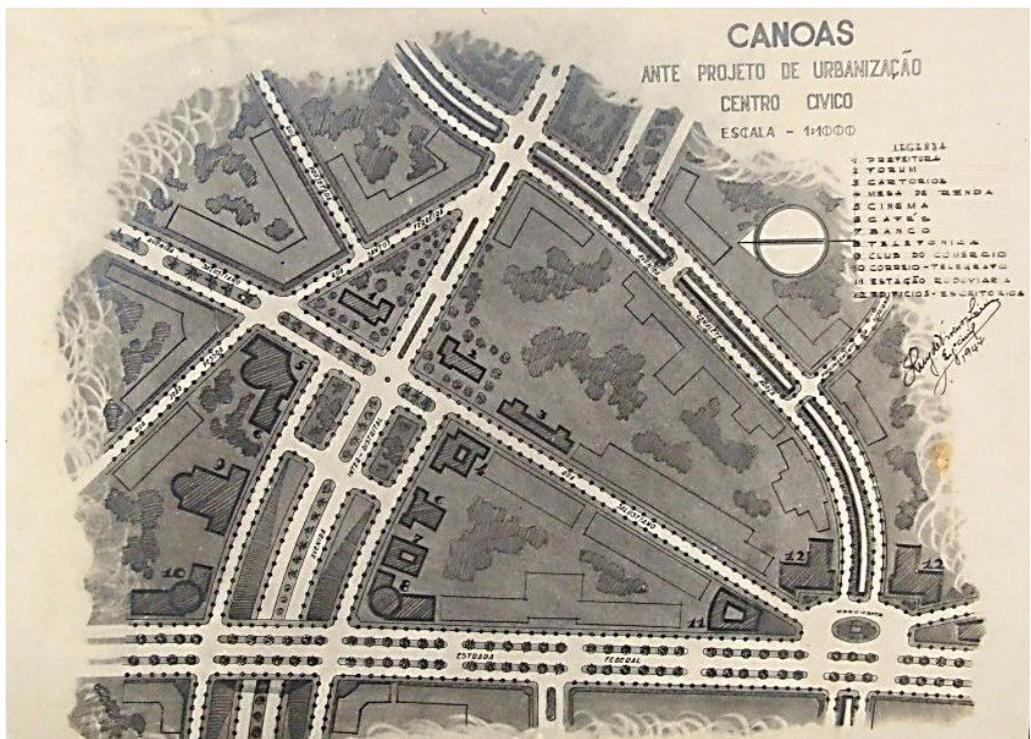


Figura 22 - Detalhe do Planejamento do Centro Cívico de Canoas, 1944

Apesar de pertencerem originalmente ao documento do Projeto de Reurbanização de 1944, as Plantas em destaque foram incluídas por Ruy de Viveiros Leiria em seu Pré-Plano de 1948, com o diferencial de que no último documento foram amplamente especificadas pelo engenheiro. Os detalhes revelados incluem a localização exata do Centro Cívico, planejado “em torno de um parque criado pelo alargamento da Avenida Inter-Distrital, entre a Rua Gal. Salustiano e a Rodovia Getúlio Vargas”<sup>270</sup> (ver Figura n. 21). Em seguida, o urbanista apresenta um levantamento dos argumentos que o levaram a eleger a área como aquela mais propícia para instalar o Centro Cívico da comunidade, dividida a partir dos seguintes critérios: a) de ordem cívico-patriótica; b) de ordem viária; c) de ordem administrativa; d) de ordem econômica; e) de ordem estética.

Entre os motivos de maior relevância argüidos, estão o fato de a área ser ampla e, portanto, adequada para grandes concentrações a fim de “comemorar datas nacionais, escolares, políticas e cívicas”, podendo o largo “estar completamente cheio pela massa popular”.<sup>271</sup> O local também usufruía de ótimas condições técnicas, estando situado junto à Rodovia Federal, de onde se poderia ter plena visibilidade do grande centro e garantir o acesso a Porto Alegre e a outras localidades do Estado. Também a entrada em outras regiões da cidade seria facilitada por intermédio da Avenida Inter-Distrital, a qual se dá ênfase aqui pelo seu projeto arrojado, que previa um trecho a ser construído em nível inferior à Rodovia (ver Plantas n. 21 e 22). Além disso, corroborando os outros planos inclusos no Plano Diretor, o Centro Cívico foi pensado no que diz respeito à sua ligação com os outros empreendimentos a ser realizados, como a zona de comércio, prevista para a área a oeste da cidade, do lado oposto do Centro Cívico. Também a zona industrial é mencionada, igualmente, “ligada aos centros cívico e comercial”.<sup>272</sup>

Diante da exposição e da problematização de tais fontes de pesquisa, resta perguntar quais foram os motivos que levaram aqueles estudiosos de Canoas a estarem convictos de que a instalação do Centro Cívico estaria localizada na zona alta da cidade.

Conjectura-se que, erroneamente, o Projeto da Vila Mauá foi tomado como um documento idêntico ao Projeto de Reurbanização da cidade. Neste sentido, foi realizada uma leitura unilateral a partir de um mapa referente à praça central da Vila Mauá (ver Figuras n. 13 e n. 14), em que são indicadas como pontos estratégicos do Bairro a “Prefeitura” e a

---

<sup>270</sup> LEIRIA, 1948, op. cit., p. 53-57.

<sup>271</sup> LEIRIA, loc. cit.

<sup>272</sup> LEIRIA, loc. cit.

“Delegacia de Polícia”. A leitura do Decreto referente à criação da Vila esclarece, entretanto, que tais projeções se referiam, na verdade, às construções da Subprefeitura e da Subdelegacia da cidade, convenção essa muito comum em Canoas à época<sup>273</sup>.

A interpretação recorrente vai além e aponta a resistência das lideranças locais em aceitar a transferência das principais instituições públicas para outros territórios — senão aqueles onde detinham as suas residências e negócios como a causa fundamental para a não-execução da obra — semelhante ao caso da demissão do Prefeito anterior, Braga de Fontoura.

Tal teoria, porém, não esteve baseada somente em um indício. A memória cidadina respalda parte da versão e retoma o debate sobre a influência das lideranças locais em manter a “centralidade” da cidade nas suas terras, junto à antiga estação de trem. É o que conta Hugo Simões Lagranha, nome bastante conhecido em Canoas por ter governado a cidade em cinco ocasiões. O político revela que:

O Senhor Vargas, o Porcello e todos exigiam que o centro de Canoas fosse dentro dos limites da Rede Ferroviária, ou seja, da velha Estação de trem, que não era essa. Então decidiram concentrar aqui na Praça o centro de Canoas e diziam que lá para cima, para o lado do cemitério, não era lugar para se fazer uma cidade (...) Quando o Dr. Aluizio queria levar a Vila Rio Branco, lá para cima, onde está o Hospital e que houve a briga na Justiça, o pessoal daqui do Centro disse que iam modificar o Centro para lá e daí deu balbúrdia, o Aluizio foi tirado da Prefeitura porque era nomeado e resolveram conservar a cidade aqui. Não houve desenvolvimento para lá porque a cidade não permitia na época, os moradores queriam o Centro aqui.<sup>274</sup>

Também Arnildo Mallmann, Secretário do Prefeito Aluizio de Escobar à época, traz à tona algumas facetas do episódio da suposta saída do então líder da comunidade de seu cargo de confiança devido ao incentivo destinado ao desenvolvimento da cidade em áreas adversas ao velho Centro. A respeito disso, pondera:

As leis naquela época eram mais severas. Quer dizer, o Poder Judiciário tinha muita força. Loureiro da Silva, quando quis fazer a Avenida Farrapos, deu um charuto a cada um e tocou. O Doutor Aluizio foi trancado, inviabilizaram a transferência que ele queria consumir. Ele queria retirar todo aquele pessoal lá do frigorífico para cá, esse era seu objetivo, para sanear.<sup>275</sup>

Assim como o ex-Prefeito de Canoas, Arnildo também cita nomes, alguns dos quais fazem correspondência com os citados por Lagranha. O primeiro narra que:

Era doutor Victor, o Artur Pereira de Vargas, o Ulisses Gomes Ferreira, o Dr. Sezefredo, o Afonso Charlier, o Ulisses Machado. E o Doutor Aluizio não tinha aquele jogo de cintura para ajeitar-se às situações, mas ele teve uma antevisão, ele

<sup>273</sup> Niterói e Berto Círio também detinham as suas respectivas Subprefeituras.

<sup>274</sup> LAGRANHA, Hugo Simões. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro, 1996. Acervo MAHLS.

<sup>275</sup> MALMANN, Arnildo. Entrevista ao *Projeto História de nossos Prefeitos*, reproduzida em ESCOBAR, 1999, op. cit., p. 133.

quis construir uma nova cidade, mas seu objetivo foi obstaculizado por interesses que hoje vejo mais sensatos: querem um túnel para unificar a cidade.<sup>276</sup>

A rede de interesses torna-se ainda mais complexa, quando esferas até então não-cogitadas entram em cena:

(...) o Dr. Aluízio e sua esposa não eram muito de freqüentar a igreja, então o Padre Leão, como intérprete de todos os paroquianos, ficou com aquele grupo [contrário às mudanças na cidade]. Mas ele divergia com lealdade; outros solertemente.<sup>277</sup>

Vale ressaltar agora que os depoimentos orais agregam contribuições inegáveis ao avanço da discussão sobre a influência das lideranças locais no impedimento das obras do Pré-Plano Diretor. Evidenciam, mais ainda, a necessidade de um estudo que leve em conta a participação dos líderes locais no impedimento das obras, mas que pondere, por outro lado, a real localização das edificações que estão sendo disputadas.

Enfim, encaminha-se o texto àquela seção que buscará compreender como Canoas encerrou a primeira metade do século XX, respondendo às questões propositalmente pendentes: afinal, por que se declarou ser a Vila Mauá apenas uma “idealização” e por que se tomou para a análise somente o Pré-Plano de Canoas e não o Plano Diretor propriamente dito?

### 2.3 É proibido lotear, mas só por um tempo.

Mas a cidade veio a nascer e evoluir em torno da estação ferroviária, por conveniências oferecidas pelo então novo meio de comunicação. E quando, após a emancipação política de Canoas, o ex-Prefeito Aluízio Palmeiro Escobar quis transferir o centro urbano para o alto da Rua Santos Ferreira, foram tantos os protestos que o dissuadiram do intento.<sup>278</sup>

Tema peculiar à Administração de Aluízio Escobar em Canoas foi o fato de o então Prefeito ter sido acusado de perder o seu cargo em 1945 por conta do incentivo a obras que nunca pôde ver concluídas. O trecho em destaque acima corrobora a teoria de que o líder tenha desistido de seus empreendimentos face às “pressões ocultas” que sofreu na cidade. Ora, de fato, os principais projetos que caracterizaram o seu Governo nunca saíram dos papéis para tomarem as ruas de Canoas. Mas a questão que se impõe é a investigação dos motivos

---

<sup>276</sup> MALMANN, loc. cit.

<sup>277</sup> MALMANN, op. cit.

<sup>278</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 192.

pelos quais a Vila Popular Mauá, o Projeto de Reurbanização bem como o Pré-Plano Diretor nunca tenham ultrapassado a sua mera idealização urbanística.

Ao que consta, os motivos não foram assim tão indistintos e nebulosos. A área destinada à implantação do complexo habitacional Vila Popular Mauá, apesar de ter sido descrita como “improdutiva” e dominada pelo “marasmo completo”<sup>279</sup>, tornou-se causa de disputa territorial tão logo foi desapropriada pela Prefeitura. Ocorreu que o então proprietário daqueles 100 hectares de terra, Décio Rosa, não aceitou os valores oferecidos pela Prefeitura Municipal de Canoas no processo de desapropriação do local. A quantia ofertada pela Municipalidade para Décio tanto foi recusada quanto se tornou pauta de ações judiciais. O proprietário não só requereu a não-desapropriação de suas terras mas também todos os custos que despendeu para acionar a Justiça a fim de impedir tal feito, incluindo os honorários do advogado que o representava, a saber, Jovino Brasil.

Infere-se, a partir do Decreto-Lei<sup>280</sup>, de 21 de dezembro de 1946, que Décio Rosa obteve ganho de causa. No documento, lê-se que foi aberto um crédito de Cr\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil cruzeiros) “para pagamento das despesas decorrentes de uma ação de desapropriação, inclusive custas e honorários de advogado”. Um recibo assinado por Jovino Brasil — representante jurídico de Décio Rosa — indica que a indenização no referido valor foi recebida pelo seu cliente como pagamento das despesas daquele com a causa judiciária. Destarte, cinco anos após a abertura do processo, os entusiastas do Pré-Plano e do Projeto de Reurbanização de Leiria passaram a ver distantes as possibilidades de se executar os projetos.

No período em que os documentos foram publicamente divulgados, em 1948, os traços desenhados por Leiria apagavam-se em prol de mudanças significativamente contrárias aos seus propósitos. Isso porque, enquanto se arquivam processos, traziam-se outros à tona. E assim voltou às manchetes uma das primeiras regulamentações do Governo de Escobar: a proibição de novos loteamentos em Canoas por parte do Governo Estadual. O assunto insistia em ser pauta, mas agora apontava para outros rumos.

Em 1945, Aluizio Palmeiro de Escobar foi substituído na Prefeitura Municipal por Nelson Paim Terra (gestão 1945 a 1951), Prefeito que teria associado ao seu Governo aquilo que Sezefredo Azambuja Vieira<sup>281</sup> nomeou de a “maior febre de loteamentos do Rio Grande

---

<sup>279</sup> **Folha da Tarde**, 09.10.1944.

<sup>280</sup> Decreto-Lei n. 79/1946.

<sup>281</sup> Sezefredo Azambuja Vieira veio a ser Prefeito de Canoas entre 1956 e 1959. Os seus discursos foram editados pela Prefeitura Municipal de Canoas em uma publicação de 1994 que se segue na próxima nota de rodapé.

do Sul”<sup>282</sup>. A origem de um processo tão expressivo está no encontro do novo Comandante Municipal com o Intendente do Estado à época, Ernesto Dornelles. O Governador, que estava na primeira de suas duas gestões à frente do Rio Grande do Sul, discutia possibilidades de gerir problemas urbanos e territoriais da comunidade de Canoas com Paim Terra. As dificuldades estavam particularmente relacionadas com a situação de litígio formada, por um lado, pela proibição de loteamentos em zonas alagadiças e, por outro, pela pressão imobiliária para vender novos terrenos e para sanar a procura por habitação nos centros urbanos. Sezefredo Azambuja Vieira afirmou ter transcrito em sua obra o diálogo que lhe foi confidenciado pelo próprio Nelson Paim Terra, quando este último visitou Dornelles no Palácio do Governo. Segundo foi registrado, o Prefeito “(...) expôs ao Interventor a situação que estava enfrentando. Este perguntou-lhe qual o maior problema do momento, se o da moradia ou a da transferência das populações das zonas inundáveis”. Sezefredo prossegue e conta que a solução foi “evidente, só poderia ser pela primeira alternativa (...). Diante da resposta, simplesmente, redargüiu o então Interventor Estadual – Então deixe construir”.<sup>283</sup> E assim foi feito.

Ruy de Viveiros acompanhava as novas diretrizes adotadas e as contestava através dos jornais da época, dizendo que o seu “plano salvador” dormia nos arquivos:

O problema humano da várzea do Gravataí já podia estar solucionado. Alguém, no entanto, pôs uma pedra em cima do plano salvador que hoje dorme nos arquivos, enquanto o povo das vilas afunda os pés no extenso charco. Terras desapropriadas, verbas vultosas e obras em andamento, ontem, davam esperança de melhores dias. Mas, caiu sobre tudo o véu do esquecimento e hoje o problema desafia solução. A solução para o problema aí focalizado foi dada em um plano de urbanização por nós elaborado, logo após a enchente de 1941, por determinação do então Prefeito de Canoas, Dr. Aluízio Palmeiro de Escobar. Esse problema já foi debatido no governo de hoje do General Osvaldo Cordeiro de Farias, que foi o grande animador do referido Plano, tanto que depois de conferenciar com o Dr. Aluízio Palmeiro de Escobar e se enfrontar do plano, colocou à disposição uma verba inicial de Cr\$ 400.000,00 extraída do fundo de auxílio às vítimas das enchentes (...) o problema que constitui hoje a Vila Niterói, onde centenas de pessoas vivem mergulhadas num constante atoleiro, com seus lares humildes ameaçados pelas águas do Gravataí; essa solução que hoje desafia autoridades e técnicos tinha sido encontrada, e mesmo posta em andamento, num instante e que tudo era propício e prometia êxito! E a verba em que mãos se encontra?<sup>284</sup>

Se a transformação urbanística da cidade se tornou um desafio intransponível para aqueles que a desejaram fazer, isso não se aplicou à abertura de loteamentos residenciais. Passado menos de uma década da grande catástrofe de 1941, as grandes várzeas de Canoas novamente recebiam máquinas escavadoras e tratores responsáveis pela abertura de novos

<sup>282</sup> VIEIRA, Sezefredo Azambuja. **Perfis canoenses 1**. Canoas: SMEC, 1994. p. 26.

<sup>283</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 26.

<sup>284</sup> **O Democrata**, Canoas, 21/09/1947.

caminhos. A documentação cartográfica parece acompanhar as regulamentações da época já que, entre 1940 e 1947, não foi localizada nenhuma Planta referente à área de um novo loteamento. Essa constatação não exclui, em definitivo, que, no transcorrer dos anos citados, não tenham sido empreendidas novas zonas residenciais, tendo em conta que se pode estar apenas diante de uma lacuna documental que comprove tais acontecimentos. De qualquer maneira, diante do contexto, interpretou-se tal lacuna como indiciária, visto que, a partir de 1948, surgem novamente com frequência as Plantas das zonas loteadas por imobiliárias particulares.

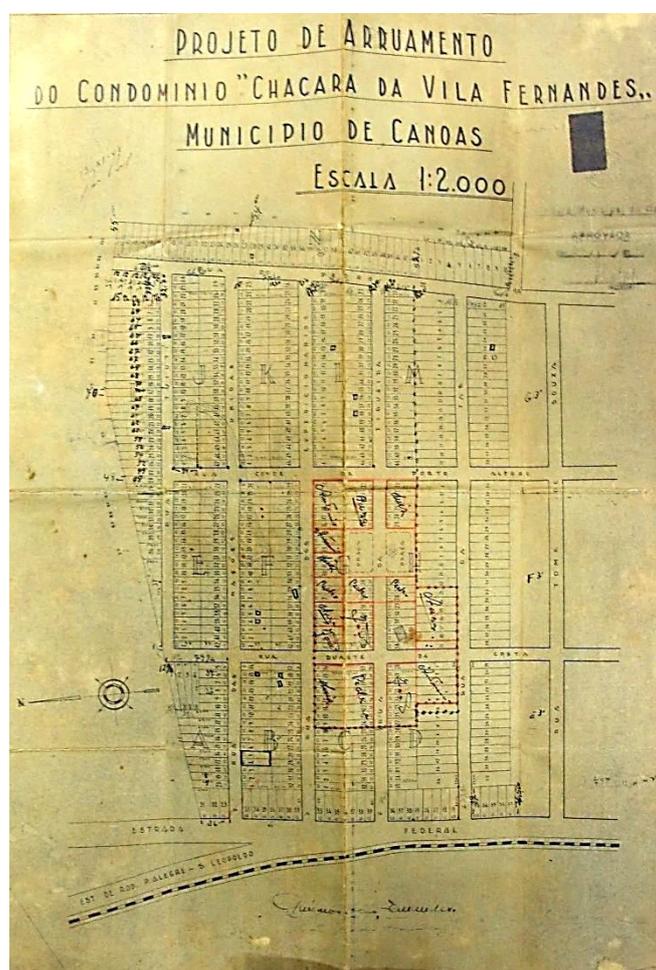


Figura 23- Projeto de loteamento da Vila Fernandes, 1948

A Figura n. 23 evidencia o destino do Parque Recreativo projetado por Ruy de Viveiros Leiria<sup>285</sup>. O projeto já nasceu obsoleto: quando o urbanista em 1948 divulgava a

<sup>285</sup> Ver Figura n. 20. A área isenta de loteamento, em 1940, é a que representa o arruamento da Figura n. 23, correspondente ao ano de 1948.



Reloteamento da Vila Niterói, sendo aproveitada para zona residencial enorme área destinada a chácaras e um hipódromo; Vila Progresso; reloteamento de parte da Vila Primavera; Vila Seibel; Vila Maracanã; Vila Blume; Vila São Francisco; Vila Leopoldina; Jardim Residencial Flórida; Vila Guarani; Vila Bento Gonçalves; Vila Santos Dumont; Vila Mariante; Vila Cerne; Parque Residencial Harmonia (1ª parte); Parque Residencial Harmonia (2ª parte); Vila Julieta; Vila Mathias Velho; Vila Igara; Vila Triângulo; Chácara dos Limoeiros; Chácara do Boqueirão; Chácara Rasgado; Vila Cândida; Recanto Martins; Imobiliária Rosa; Parque Muniz; Vila São Luís; Vila São José; Vila Machadinho; Condomínio da Chácara Fernandes; Vila Ideal.<sup>287</sup>

O depoimento de Sezefredo Azambuja Vieira é fundamental porque prevê quantitativamente os contornos que a cidade de Canoas irá assumir na década que se seguiu. Os cenários da cidade não só se multiplicam como também ficam complexos, visto que a paisagem urbana de Canoas passa a ser configurada de modo tão adverso aos desenhos que a projetavam. Por outro lado, os planos urbanísticos continuavam a ser divulgados no Governo de Nelson Paim Terra. O Projeto de Reurbanização de Canoas foi apropriado pelo discurso jornalístico local que noticiou em 1949:

Como é do conhecimento público, há cerca de seis anos a Administração Municipal de então mandou proceder os estudos preliminares para a elaboração do plano de urbanização da cidade, tendo em conta a necessidade de um planejamento técnico sob o qual deverá se desenvolver a zona urbana da cidade. (...) Dia 2 do corrente, com a presença do Sr. Prefeito Municipal, Vereadores, autoridades e diversas outras pessoas especialmente convidadas, o engenheiro N. Peixoto Martins, chefe da Secção de Urbanismo da Secretaria de Obras Públicas, fez detalhada exposição da matéria, em uma das salas da Prefeitura, tendo o planejamento então apresentado causado a melhor impressão entre os presentes.<sup>288</sup>

Há, aqui, mais um fator que reativa a polêmica em torno do Poder das lideranças locais em determinar o desenvolvimento urbano da cidade: por que motivo tal plano permaneceu sendo veiculado, sabendo-se que o Intendente anterior supostamente tinha sido deposto por incentivá-lo? De qualquer forma, sento noticiado ou não, o Projeto permanecia “dormindo nos arquivos”.

Contudo, Nelson Paim Terra reservava as suas próprias formas de mediar a dinâmica do Município, como, por exemplo, a promulgação de um *Código de Posturas* no final de seu mandato. A mencionada Lei foi divulgada através do jornal *O Democrata* em sua edição de 26 de março de 1949 e fornece elementos para a reflexão de como a questão urbana estava sendo encaminhada pelo Poder Público diante da não-execução dos projetos urbanísticos antecedentes.

<sup>287</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 27.

<sup>288</sup> *O Democrata*, Canoas, 10.12.1949.

Se os projetos de Leiria eram caracterizados por levarem em conta, entre outros fatores, a natureza estética e social da cidade, condicionando hábitos civis e de higiene pública e privada, o *Código de Posturas* surgiu muito mais como um orientador técnico das atividades que ocorriam em Canoas, não se prestando a discorrer sobre meios de conduta coletivos. Existem, no entanto, elementos presentes no *Código* que, se acompanhados, levam a um conjunto de medidas urbanas adotadas no período. No primeiro Livro do *Código*, lê-se que este só pode ser executado mediante a diferenciação entre perímetro urbano e suburbano da cidade. A investigação dessa premissa leva à promulgação do Decreto-Lei n. 88, de 1946, que fixa os limites das zonas de Canoas, conforme se identifica através do primeiro Artigo da Lei:

Os limites da zona urbana deste Município de Canoas, cidade de Canoas (Sede), são assim fixados e vigorarão a partir da data de publicação do presente: ÁREA URBANA - Uma linha que partindo da Rua Brasil, na chamada Vila Fernandes, com a Avenida Vitor Barreto, segue em direção até a Avenida Brasil, na Chácara Barreto, por esta até a Rua Coronel Cândido Machado, por esta até a Rua Sete de Setembro; por esta até a Rua Santo Antônio; por esta até a Rua São Pedro; por esta até Santos Ferreira; por esta até a Rua São Pedro (antiga) por esta até a Rua Dona Rafaela; por esta até a Rua Liberdade; por esta até a Rua Aurora; por esta até a Avenida Vitor Barreto em direção sul até encontrar a Rua Mathias Velho; por esta até a Rua Brasil (antiga), por esta até a Rua Araçá; por esta até a Avenida André Nickele; por esta até a Variante da Volta do Barreto, daí marginado a mencionada Variante, até encontrar o Arroio Araçá e por este até a Avenida Vitor Barreto, por esta em direção sul, até a Rua Brasil, onde fecha o perímetro.<sup>289</sup>

As outras áreas não-previstas no Decreto-Lei, como as vilas Niterói, Rio Branco, Chácara Barreto, Estância Velha, Mato Grande, entre outras, seriam consideradas zonas suburbanas de Canoas, o que, dependendo, as excluía ou as incorporava em relação a determinadas regras do *Código de Posturas*.

A partir das constatações sobre o zoneamento da cidade, também mencionado logo na Introdução do *Código*, sabe-se que a divisão administrativa da cidade seria feita a partir de distritos. E assim se toma conhecimento de que, uma delas, foi elevada à categoria de terceiro distrito de Canoas em 1949<sup>290</sup>. Era, pois, Niterói que, devido às suas características populacionais e espaciais, passou a contar, ela própria, com as suas respectivas áreas urbanas e suburbanas.

Outros pontos interessantes no que concerne às assertivas do respectivo documento são aqueles que se destacam por sua peculiaridade histórica, como os livros e os capítulos que tratam sobre a “extinção de formigas”, as “rinhas de galo” e a “corrida de cavalos”, em meio a regulamentos sobre a construção de novas edificações comerciais e residenciais, às licenças a

<sup>289</sup> Decreto-Lei n. 88/1946.

<sup>290</sup> Lei n. 97, de 26/08/1949.

serem concedidas a indústrias e às indicações sobre o comércio clandestino e feiras. Neste sentido, o *Código de Posturas* direcionado a Canoas parece ter sido um exemplar primordial de como a cidade se configurava à época: munida de temporalidades múltiplas que permitiram que o Município dialogasse com o seu passado e com o seu futuro, construindo a sua urbanização a partir de diferentes práticas.

Desta maneira, Canoas encerra a primeira metade do século XX; embora a sua metamorfose não tenha vingado e o futuro planejado não tenha se tornado passado, a sua narrativa foi aqui oportunizada por se considerar a importância do não-ocorrido para a compreensão do que de fato veio a acontecer. A respeito disso, elaborou-se o próximo capítulo.

### 3 A CIDADE E AS VOZES

#### 3.1 Canoas na metade do século XX: mobilidade territorial e populacional

Se existe algum aspecto que chama a atenção quando se busca analisar a cidade de Canoas na metade do século XX, este é o acréscimo de sua população no período. A afirmação não é por acaso: está respaldada em indicativos que apontam que, entre as décadas de 1950 e 1960, a cidade atingiu a notável marca de 390% em seu crescimento populacional<sup>291</sup>. A consulta de alguns censos demográficos permite que a porcentagem acima referida seja traduzida em números específicos: segundo dados da Fundação de Economia e Estatística, sabe-se que, em 1940, Canoas possuía 17.630 habitantes<sup>292</sup>; em 1950, a estimativa era de 39.826 moradores<sup>293</sup>; em 1960, já se contabilizava que mais de 100.000 pessoas residissem na cidade.<sup>294</sup>

Vislumbra-se, a partir da situação exposta, que o principal fator do incremento populacional de Canoas à época foi a deflagração de um intenso processo migratório, seguindo indícios já verificados em décadas anteriores de que o Município era um pólo concentrador de moradia e, em menor escala, de trabalho. Cogita-se, ainda, que a mobilidade populacional relacionada à Canoas inscreveu modificações na paisagem urbana da cidade a partir de práticas diversas instituídas pela presença de migrantes, tendo em conta que a urbanização relaciona-se a “um conjunto mais extenso de mudanças na sociedade desencadeado por processos de modernização econômica, social e cultural”.<sup>295</sup>

Partindo dessa hipótese, sabe-se que a intensificação das migrações para a cidade de Canoas deu-se em um momento específico, também, de redefinição das conjunturas estadual e nacional no período. Segundo Milton Santos e María Laura Silveira<sup>296</sup>:

---

<sup>291</sup> MEDEIROS, Laudelino. As cidades. In: \_\_\_\_\_. **Rio Grande do Sul: terra e povo**. Porto Alegre: Globo, 1964. p. 85.

<sup>292</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul - censos do RS - 1803-1950**. Porto Alegre, 1981.

<sup>293</sup> Ver nota 277 desta dissertação.

<sup>294</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul - censos do RS - 1960-1980**. Porto Alegre, 1984.

<sup>295</sup> SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Do rural ao urbano: demografia, migrações e urbanização (1930-85). In: GERTZ, René (dir.); GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (coord.) **História Geral do Rio Grande do Sul: República - da Revolução de 1930 à ditadura militar (1930-1985)**. Passo Fundo: Méritos, 2007. p. 291.

<sup>296</sup> SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006. p. 212.

A partir de 1950 verifica-se uma aceleração do movimento migratório no país, fenômeno que se impõe nos decênios seguintes em um nível consideravelmente mais elevado. (...) Desse modo, a população brasileira tem uma movimentação cada vez maior, misturando, sobre todo o território, pessoas das mais diversas origens estaduais.

Em termos de Rio Grande do Sul, os índices relacionados a Canoas assinalaram a tendência de redistribuição populacional no Estado à época, que passou a estar concentrada em Porto Alegre e em seu entorno. Tal fato confirma a busca por trabalho em Municípios mais industrializados em prol daqueles de base agropastoril<sup>297</sup>, o que desvela, por sua vez, uma profunda mudança de cunho econômico. Entretanto, pode-se ir além: sabe-se que a mobilidade populacional gaúcha e brasileira, nos anos de 1950, não esteve apenas relacionada às migrações internas. Trataram-se, antes, de (i)migrações diversas, que incluíram trabalhadores saídos da zona rural, mas também estrangeiros, notadamente europeus, em fuga do cenário (des)construído pela Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945) e conflitos relativos a esta última. O elo em comum foi a conquista de uma nova terra que os acolhesse com paz, prosperidade e trabalho<sup>298</sup>.

Ainda que essas informações sejam incorporadas, não se pode deixar de identificar Canoas como um caso ímpar dentro do contexto que foi brevemente descrito. A cidade que até 1950 nem figurava entre as dez mais populosas do Rio Grande do Sul destacou-se, logo no final da mesma década, como aquela que possuía a terceira maior densidade demográfica do Estado<sup>299</sup>; desta forma, a urbanização vertiginosa da cidade foi interpretada com surpresa por alguns autores, como Tambara.<sup>300</sup>

Mas aqueles tempos foram determinantes para Canoas não somente pela sua reconfiguração populacional e territorial. Novidades foram instituídas também no campo político: em 1952, a cidade elegeu, pela primeira vez, um líder municipal através de plebiscito. Até o final da Segunda Grande Guerra e, nacionalmente, no regime do Estado Novo (1945), Canoas era considerada Área de Segurança Nacional por abrigar em seu território o Terceiro Regimento de Aviação Militar, que se tornou Base Aérea de Canoas em 1944<sup>301</sup>. A partir de então, as nomeações foram extintas e a população passou a eleger os seus

---

<sup>297</sup> SOARES, 2007, op. cit., p. 301.

<sup>298</sup> Neste sentido, é interessante estabelecer um comparativo entre o panorama de migrações internacionais para o Estado na década de 1950, com o do século XIX, pois, no momento mais recente, as imigrações foram dirigidas para centros urbanos, diferentemente do período oitocentista, em que os imigrantes se estabeleciam ainda em áreas rurais.

<sup>299</sup> Ibid., p. 302.

<sup>300</sup> TAMBARA, Elomar. **RS: modernização e crise na agricultura**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983. p. 76.

<sup>301</sup> Decreto-Lei n. 6814.

representantes<sup>302</sup>. O primeiro deles era vinculado ao Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), a saber, Sady Fontoura Schivitz (gestão 1952 a 1955)<sup>303</sup>. Ele foi seguido na liderança municipal por Sezefredo Azambuja Vieira (gestão 1956 a 1959), membro do Partido Social Democrático (PSD).

A Administração desses dois Prefeitos abarca o período de estudo do presente capítulo, dedicado a uma reflexão sobre o território e sobre a mobilidade populacional na Canoas da década de 1950, tendo em conta a zona de fronteira gerada a partir das diferentes práticas relativas ao processo de urbanização da cidade.

Cabe relacionar as vozes dos protagonistas dessa História. Neste sentido, fez-se necessária a diferenciação entre *dar voz* a alguém e *ouvir a voz* de alguém. *Dar voz* aos sujeitos, aqui, é recurso vinculado àquela idéia combatida por Rejane Penna, de que os testemunhos orais se prestam somente a agirem como apêndices, corroborando concepções pré-estabelecidas por fontes escritas ou bibliográficas<sup>304</sup>. Já *ouvir a voz* de alguém se relaciona à abordagem que encontra na oralidade aquilo que somente esta pode responder à pesquisa, o que a torna exclusiva e fonte primordial de estudo.

No caso do capítulo em questão, tenta-se aproximar da segunda opção referida: a de *ouvir as vozes* da cidade de Canoas através de alguns dos sujeitos que compunham a população no período. Tal prática metodológica faz sentido diante da ocorrência de dois incêndios sucessivos, nos anos de 1952 e 1953, nas respectivas sedes da Prefeitura de Canoas<sup>305</sup>, tendo como conseqüência imediata a destruição de grande parte da documentação do Município agrupada até então. Ainda, cabe ressaltar o caráter esparso e lacunoso constatado junto às fontes restantes da época, fator que também foi identificado por Penna:

um olhar sobre a cidade informa que ela se constituiu em um dos maiores aglomerados urbanos do Rio Grande do Sul. Sua velocidade de transformação é vertiginosa; se desenvolve sobre si mesmo dia após dia. Nesse processo de substituição desaparecem muitos testemunhos físicos de sua História.<sup>306</sup>

Tais motivos impeliram à pesquisa ao uso de depoimentos orais que, além do mais, contém contribuição naturalmente enriquecedora ao estudo sobre (i)migrações. Contribuição

<sup>302</sup> A partir de 1964, Canoas passou a ser considerada, novamente, Área de Segurança Nacional, só se desvinculando dessa regulamentação em 1985. No decorrer desses 20 anos, todos os Prefeitos da cidade foram nomeados.

<sup>303</sup> Antes de assumir Sady Fontoura Schivitz, José João de Medeiros e Arthur Pereira de Vargas, então Presidente da Associação Comercial de Canoas, permaneceram breve tempo à frente da cidade como Prefeitos.

<sup>304</sup> PENNA, Rejane Silva. **Fontes orais e Historiografia** – avanços e perspectivas. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2005. p. 18.

<sup>305</sup> Após a Prefeitura ter a sua sede na Rua Santos Ferreira, junto à casa dos Ludwig, outros dois prédios abrigaram a Sede Municipal, a saber, o segundo andar da chamada “Casa Vargas”, junto à Praça da Bandeira; posteriormente, a casa de Antônio Cândido da Silveira, na Rua João Pessoa.

<sup>306</sup> Id., 1998, op. cit., p. 67.

essa que pode ser resumida na seguinte interrogação, conforme Carla Monteiro de Souza<sup>307</sup>: quais são os motivos de atração e de saída dos (i)migrantes de seus respectivos lugares de chegada e de origem? E mais: quais são os subsídios que os testemunhos desses (i)migrantes podem agregar, exclusivamente, para o estudo da urbanização de Canoas? Almeja-se contemplar esses e outros aspectos neste capítulo.

### 3.1.1 Analisando falas, descobrindo Histórias: trajetórias de (i)migrantes na cidade.

Ainda era o ano de 1944 quando o então Prefeito de Canoas, Aluízio Palmeiro de Escobar, se referia à população do Município como *flutuante*.<sup>308</sup> Tal expressão foi utilizada, nas palavras do político, no sentido de que os moradores de Canoas eram mais passageiros na cidade do que propriamente habitantes. Uma década depois, o jornal canoense *O Momento* ainda denunciava um problema “de causa profunda e de feitos maléficos, cuja solução não depende em nada da iniciativa do Poder Público”. Tratava-se, segundo o periódico, de “um problema de ordem sentimental”<sup>309</sup>: o desamor do canoense à sua cidade.

Entre as causas arroladas, estava a proximidade de Canoas à capital do Estado, também ressaltada por Sezefredo Azambuja Vieira em um de seus discursos, no qual diz que o morador de Canoas é “espiritualmente um porto-alegrense exilado e um canoense em trânsito. Sempre que lhe for possível deixará a nossa cidade e se transferirá para Porto Alegre”.<sup>310</sup> Além de corroborar opiniões anteriores à sua, Sezefredo fornece outro indício a respeito da suposta indiferença da população para com Canoas: a origem de seus habitantes. Afinal de contas, naqueles dias, o típico morador da referida cidade não nascia naquele local, mas era o “homem do interior recém-chegado, que adquiria madeira, e em poucos dias construía sua casinha”<sup>311</sup>, formando mais uma família canoense.

*A população flutuante, o canoense em trânsito, o homem recém-chegado do interior:* tantas foram as designações para se reportar, em última instância, aos migrantes que se instalaram em Canoas na metade do século XX. E não somente migrantes: a consulta ao censo demográfico do Município, ainda em 1940, indica uma pequena — porém significativa —

<sup>307</sup> SOUZA, Carla Monteiro de. **Gaúchos em Roraima**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001. p. 14.

<sup>308</sup> **Folha da Tarde**, Porto Alegre, 10.10.1944.

<sup>309</sup> **O Momento**, Canoas, 28.04.1956.

<sup>310</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 33.

<sup>311</sup> *Ibid.*, p. 29.

presença de estrangeiros e, portanto, de imigrantes na cidade. As seguintes nacionalidades foram destacadas como predominantes: alemã, 126 homens e 95 mulheres; polonesa, 50 homens e 31 mulheres; russa, 30 homens e 38 mulheres e italiana, 29 homens e 30 mulheres. Constam, ainda, como “brasileiros naturalizados” portugueses, alemães, italianos e russos<sup>312</sup>.

A investigação das trajetórias da vida desses (i)migrantes, chamadas por Thomson de *histórias (co)movedoras*<sup>313</sup>, permite que se possa ir além de sua simples menção na História de Canoas como a *população flutuante* da cidade. Pertinente é questionar como algumas das trajetórias de vida consultadas estiveram articuladas a determinados processos históricos basilares para o desenvolvimento urbano da cidade. Destaca-se, nessa direção, o testemunho de Oronzo Fullone, que narra a sua história de imigrante:

Sou italiano. Praticamente saí da Itália em 1954. Foi uma leva de imigrantes que fazia parte da Convenção de Genebra. Naquela época, o falecido Getúlio Vargas, numa série de acordos, precisava industrializar o Brasil, ele pegou por meio do acordo de Genebra, recrutou uma quantidade de profissionais da Itália, da Alemanha. No meio dessas levadas houve, antes de nós chegarmos no Brasil com uma profissão definida, a gente passou por uma seleção teórico-prática no Instituto Feltrinelli de Milão.(...) Abriu a emigração para a África, abriu emigração para Argentina e para o Brasil. Para o sul da África, fiz todos os testes que devia, porém quando chegou o passaporte viram que eu não falava inglês, aí não deu. Na Argentina também queriam especialização. Não teve problema. No Brasil fui chamado praticamente antes da Argentina. Cheguei em São Paulo, em Santos.<sup>314</sup>

Prontamente, o narrador identificou a sua origem: é italiana. Seu ponto de partida é Martina Franca, comuna pertencente à Apúlia, região meridional da Itália – embora esclareça que a sua família é natural da Bréscia, região da Lombardia, ao norte daquele País. Seu ponto de chegada é Canoas, cidade localizada ao Sul do Brasil, muito próxima à capital do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

As perguntas que se tornam necessárias diante do esclarecimento do local de partida e de chegada do narrador são as que questionam: como e por que Oronzo Fullone deixou o continente europeu para aportar no Brasil, na metade da década de 1950? A quais processos históricos a trajetória desse imigrante está relacionada? A continuidade da exposição do depoimento do italiano é, dentro desse âmbito, fundamental. O entrevistado denuncia que:

Nada daquilo que prometiam existia. (...) Quando cheguei na França, quando saí da França, não passei no Instituto de Imigração, fui direto para a empresa. Aqui no Brasil não, a gente ficou atirado, a gente tinha que se virar para achar o serviço.

<sup>312</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA, 1981, op. cit.

<sup>313</sup> THOMSON, Alistair. *Histórias (co)movedoras: História Oral e estudos de migração*. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 22, n. 44, p. 341-364, 2002.

<sup>314</sup> FULONNE, Oronzo. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Bairro Niterói, 1994. Acervo MAHLS.

Tinha dificuldade no sentido de que não conhecia a língua. Corria-se para lá e para cá para achar o serviço. Tinha bastante serviço. (...) Aí tinha outro imigrante que trabalhava junto que estava trabalhando em outro lugar disse — Olha, vamos para Porto Alegre que lá muita gente fala italiano, o clima é melhor, porque a gente chegou no mês de fevereiro. Calor, a gente não estava acostumado.<sup>315</sup>

#### Oronzo prossegue, detalhando sua chegada ao Sul do Brasil:

Vimos em Porto Alegre, viemos de trem. Naquela época se demorava 3 ou 4 dias. Chegamos aqui na Igreja Navegantes e vi lá um estaleiro, uma barcaça, eu pensei: amanhã estou aí. Passei trabalho para achar um lugar para pousar. Achei uma pensão na Venâncio Aires e de lá me desloquei para a Navegantes, até o estaleiro. Fui lá e pedi emprego. O dono chamou um senhor que era italiano da colônia e conversamos. (...) Fui trabalhando lá.<sup>316</sup>

#### Mas e quanto a Canoas? Como o italiano da Lombardia conheceu e adotou a cidade?

Ele justifica isso:

(...) era solteiro, mas tinha irmão, irmã e mãe. Em Porto Alegre, era bem relacionado na firma onde trabalhava (...) tinha uma barcaça que transportava telhas (...) e lá havia um senhor que era da colônia e disseram: este tem uma casa em Niterói. Me explicou onde era a casa. Era na Rua Nelson Paim Terra. Fui lá ver; era uma das poucas casas que existia. Aluguei em 1954.<sup>317</sup>

Ainda que a narrativa de Oronzo constituísse o único registro oral a reportar-se ao contexto do período, o seu testemunho poderia ser, igualmente, considerado ímpar. Através disso, confirmam-se suposições preliminares, como a mobilidade internacional gerada como consequência do Pós-Guerra, o contexto de industrialização pelo qual o Brasil passava na época; a busca e a opção por Canoas como uma alternativa economicamente mais viável do que Porto Alegre. Entretanto, as lembranças de Oronzo apontam, sobretudo, para elementos pouco explorados acerca do fator imigração no Brasil— são, pois, o que os torna tão enriquecedores para esta pesquisa.

O primeiro desses elementos é o que revela que o então Presidente da República, Getúlio Vargas, tão conhecido por valorizar a mão-de-obra brasileira, investiu no recrutamento de estrangeiros — fato que, por seu turno, indica certa cooperação do Estado para a ocorrência dessas imigrações, usualmente reconhecidas como espontâneas. Como certamente também o são, de acordo com um segundo indício revelado por Oronzo, que exhibe que o ato de imigrar está ligado ao aprimoramento de uma condição de vida já razoável. O imigrante desvela essa faceta de sua trajetória quando narra a sua mobilidade dentro da

<sup>315</sup> FULONNE, 1994, op. cit.

<sup>316</sup> FULONNE, loc. cit.

<sup>317</sup> FULONNE, loc. cit.

própria Europa e informa que detém especialização profissional diferenciada. Tais fatores induzem à conclusão da existência de certo “comportamento migrante”, fomentado mais pela busca incessante de melhores oportunidades do que pelo suprimento de necessidades básicas. Vai ao encontro, neste sentido, do pensamento de Constantino, para quem não são os mais pobres que migram, mas “aqueles que têm sólidas relações familiares parentais, que têm o individualismo imprescindível para o estabelecimento de uma nova vida”<sup>318</sup>.

A principal riqueza do depoimento do italiano parece estar, no entanto, naquele subsídio que o torna mais complexo. Além de comunicar indicadores pessoais e de ordem política como motivos plausíveis para a sua prática migrante, Fullone distingue, ainda, a formação de redes étnicas como uma determinante para os caminhos que decidiu seguir, já no Brasil. Assim ocorreu quando um companheiro italiano lhe indicou a região setentrional como a mais agradável do País (e também aquela em que a presença italiana mais se fazia mais marcante, em sua opinião). Igualmente, foi um “senhor da colônia” que possibilitou o seu contato inicial com a cidade de Canoas, sendo o proprietário da residência que Oronzo viera a alugar, em Niterói.

O italiano, porém, não foi o único estrangeiro a eleger Canoas como o seu novo lar. Também as suas razões, apesar de tão diversificadas, não podem ser compreendidas como as únicas deflagradoras do processo de imigração relativo ao Brasil na época que, conforme já se afirmou, caracteriza-se pela multiplicidade. O descendente de ucranianos Leonid Cvirikum relata, por exemplo, que imigrou para o Brasil na condição de refugiado :

Veio a Guerra e a Revolução Comunista, que acabou com a vida normal da minha família. Quando eu tinha três anos, meu pai foi deportado para a Sibéria. Quando veio a Guerra, os alemães avançavam e acuavam o povo, obrigando a quem morava ali a sair das aldeias. (...) O pessoal saía e pensava que um dia haveria de voltar. Também não acreditavam na paz. Mas nós erámos refugiados e íamos adiante.<sup>319</sup>

Sobre a escolha do Brasil como o local de destino, ele lembra que “um dia fomos com a família defronte o representante do Governo brasileiro (...). Aí, muitos do Campo Lisenko, um campo de ucranianos, resolveram vir para o Brasil”.<sup>320</sup>

E outros imigrantes “resolveram vir para o Brasil” bem como para Canoas nas décadas seguintes. Tal situação contribuiu para o surto demográfico ocorrido na região e, sobretudo, para a configuração de territórios específicos dentro da cidade vinculados a determinadas etnias. Este é o caso dos há pouco citados ucranianos, que instituíram o “Beco dos

<sup>318</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Apresentação. In: SOUZA, 2001, op. cit., p. 10.

<sup>319</sup> CVIRKUM, Leonid. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Rio Branco, 1994. Acervo MAHLS.

<sup>320</sup> CVIRKUM, loc. cit.

Ucranianos” em Niterói; também, de outros, que conseguiram associar as suas etnias às regiões do Município onde residiam e/ou trabalhavam. Nesse caso, lembra-se da contribuição de Constantino<sup>321</sup> que, baseada em Georg Simmel, coloca que usualmente o estrangeiro aparece como comerciante, pois agrega a uma sociedade elementos que, antes de sua chegada, não eram produzidos.

Assim foi o caso dos palestinos que se instalaram na região central de Canoas. Aqueles que são popularmente conhecidos como “turcos” também compartilham as suas Histórias de vida e informam que chegaram a Canoas na década de 1950 por conta da perseguição sofrida em sua terra natal, a partir da promulgação do Estado de Israel, em 1948. A escolha do Brasil é justificada por Saleh Baja, que diz: “realmente esse clima que tem aqui, a formação do povo, tem muitas semelhanças com os costumes árabes na região de Jerusalém, nas montanhas. Então isso nos adaptou muito na convivência”<sup>322</sup>. Apesar da boa adaptação, a preservação da identidade árabe e muçulmana é valorizada e o depoente afirma: “nós fazemos de tudo para ensinar aos filhos a língua árabe e outras mais fraquinhas, o espanhol, o alemão que é bom. A maioria dos muçulmanos fala alemão, também”.<sup>323</sup> A forte presença estrangeira em Canoas e a sua relação com o comércio e com os serviços locais confirmam a opinião de Soares, que declara a respeito do Rio Grande do Sul:

A década de 50 caracterizou-se por uma migração estrangeira aos principais centros urbanos do Estado, especialmente sírio-libaneses, árabes, portugueses, alemães, italianos, espanhóis entre outros que se dedicaram a atividades comerciais e de serviços, integrando-se e favorecendo a economia urbana de muitas cidades.<sup>324</sup>

A questão étnica, no entanto, também já provocou momentos de hostilidade na cidade. Ocorreram perseguições, sobretudo no período da Segunda Guerra Mundial. O depoente Daniel Cogo, entrevistado para o *Projeto Canoas: para lembrar quem somos*, relata a tensão que envolveu as famílias estrangeiras na cidade:

Bom, o que acontecia, ia uma turma que não sei o que eram, que procuravam hostilizar as famílias. Eles escutavam o rádio da Alemanha, eles compravam jornais alemães, mas não sei por que faziam isso. Acho que era questão política. Agora sofreram. As famílias que mais sofreram eu vou assinalar, por exemplo, a família Wagner, depois eu vou dizer o que fazia, Venhofen, Wittrock, Hilgert, Maschio (agora Maschio não sei se era de origem alemã, mas era tido como alemão), ele não sofreu, mas sentia o reflexo, o Porcello, o da farmácia Regner, Longoni, Ludwig, Nichele, de origem italiana, Agiova, Blume. As famílias que eram de origem alemã ou italiana, tinham que ter cuidado. Mas isso eram mais reações, às vezes passava semana e não acontecia nada. Mas tinham que ter cuidado. Senão, se reuniam em

<sup>321</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. **Italiano na cidade**: imigração itálica nas cidades brasileiras. Passo Fundo: Editora da UPF, 2000. p. 81.

<sup>322</sup> BAJA, Saleh. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro, 1997. Acervo MAHLS.

<sup>323</sup> BAJA, loc. cit.

<sup>324</sup> SOARES, 2007, op. cit., p. 307.

bares para tomar alguma coisa, conversar, nada acontecia. Tinha que ter cuidado.<sup>325</sup>

A temática dos conflitos que movimentaram o mundo na segunda metade do século XX faz parte, também, da História do descendente de poloneses, Silvestre Krolikoski. Ele corrobora alguns pontos ressaltados por Leonid e Baja, ao passo que ilumina outras problemáticas ligadas ao fenômeno da (i)migração em Canoas na década de 1950. Ele inicia o seu relato, dizendo que a Canoas de hoje parece um sonho para ele, pois, em 1948, quando veio para a cidade, ela era apenas um projeto. Admirado, ele declara:

Não vi uma cidade crescer tanto como Canoas; cresce dia a dia. Comprei o terreno do lado em 1957. Nasci em Mariana Pimentel no Município de Guaíba. Meu pai era estrangeiro, veio com dois anos de idade. Era polonês, mas era governado pela Rússia. Estavam mal e inventaram de vir para o Brasil, porque diziam que aqui dava para viver melhor. Ele veio mais ou menos em 1905. Ele veio porque a Polônia era governada pela Rússia, e não dava para viver. Veio o avô, a avó, o pai. Se estabeleceram em Porto Alegre. O pai era ferreiro, começou como ferreiro na João Pessoa e foi para Mariana Pimentel. Comprou uma colônia e botou um engenho de colher milho e estribo tocado a água. Viemos para Canoas em 1948. (...) Arrumei um serviço para mim. Fiquei guarda noturno do Renner, na fábrica do Navegantes. Trabalhei lá em 1960.<sup>326</sup>

O depoimento de Silvestre enriquece a pesquisa que aqui está sendo narrada, ao confirmar a hipótese da existência de forte mobilidade urbana entre a zona sul de Canoas e a zona norte de Porto Alegre na ocasião, sustentada por trabalhadores que se deslocavam entre as áreas. O seu depoimento evidencia, também, a ocorrência de migrações intermunicipais no período. Entra-se em contato, então, com outro protagonista desse capítulo da História de Canoas: é Dioclécio Risi, que conta:

Quando vim para cá, havia seis casas (...). Vim de Porto Alegre. Vim porque ia me casar e morar com o sogro. Trabalhava em Porto Alegre no Engenho de Arroz. O bairro era chamado de dormitório porque o pessoal vinha dormir aqui (...). Tinha quatro ônibus que trafegavam de hora em hora para Porto Alegre.<sup>327</sup>

A temática das migrações intermunicipais apresenta-se basilar para o estudo da formação urbana de Canoas porque expõe as diferentes temporalidades e práticas a partir das quais se formaram os bairros e os loteamentos da cidade. Se Niterói e Rio Branco foram majoritariamente núcleos receptores de (i)migrantes no período que separou as duas Grandes Guerras, outros locais da cidade serão, a seu modo, “preparados” para abrigar os contingentes populacionais que buscavam Canoas como uma alternativa de moradia. Mais do que nunca, o

<sup>325</sup> BAJA, 1997, op. cit.

<sup>326</sup> KROLIKOSKI, Silvestre. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Niterói, 1994. Acervo MAHLS.

<sup>327</sup> RISI, Dioclécio. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Niterói, 1994. Acervo MAHLS.

depoimento não deixa escapar a já conhecida referência de Canoas como uma cidade dormitório que, a partir de agora, sabe-se que é respaldada, inclusive, pela memória popular.

E assim se toma conhecimento de grandes loteamentos configurados na Canoas da década de 1950. O maior e mais conhecido deles está localizado a noroeste da cidade: trata-se da chamada *Vila Mathias Velho*<sup>328</sup>. José Ferreira, nascido em São Francisco de Paula em 1942, conta que elegeu o loteamento como local de habitação, porque:

(...) não tinha lugar mais barato. O falecido meu pai tinha parentes que moravam em Niterói, tinha na Tamoio, ele falava para eles e dizia: olha, barbada é só a Mathias! É lá! Eles vieram para cá, foram naquela rua, era mais barato do que aqui. Era na Rua Manaus. De lá até essa Rua tem umas quatro quadras. Era mais caro. Mais para o fundo era mais barato ainda. O pessoal ficava por aqui por causa da condução.<sup>329</sup>

Delci Pacheco da Silva mudou-se para a Mathias Velho em 1953 e corrobora as lembranças de José Genésio sobre a origem da Vila:

O pessoal veio comprar terreno porque ali era o único lugar que vendiam sem entrada e com prestações baratinhas. Então aquele pessoal veio muito para a Mathias. (...). Foi um processo natural. Eles foram comprando ali e a Prefeitura removia, trazia o pessoal. Eram trabalhadores, operários.<sup>330</sup>

O mercado imobiliário, no entanto, oferecia diversas opções à época, destinadas para quaisquer perfis de moradores que elessem Canoas como o seu lar. Vale também ressaltar, seguindo as inferências da historiadora Rejane Penna, de que, paralelamente, estavam sendo instituídos novos loteamentos em Canoas que formaram uma exceção ao baixo padrão estrutural comum às primeiras vilas criadas na cidade. Isso porque se localizavam em territórios mais altos do Município (conseqüentemente mais propícios e salubres), característica que facilitou investimentos mais elaborados nas áreas<sup>331</sup>. Mas que loteamentos eram esses? A autora responde que um deles era a Vila Igara, em que:

(...) percebe-se que o perfil dos moradores enquadra-se em pessoas que vieram de cidades do interior, ou de outros bairros da cidade de Canoas. Porém, ao contrário de comunidades como Mathias Velho, Guajuviras, Rio Branco ou Niterói, a maioria não é constituída de ex-agricultores expulsos devido às dificuldades do meio rural. O morador típico da Igara já tinha uma vida urbana quando se instalou no bairro, buscando qualidade de vida em um loteamento localizado em zona privilegiada da cidade, livre de alagamentos e dotado de infra-estrutura mínima”.<sup>332</sup>

<sup>328</sup> A Vila ganhou esse nome em função do proprietário de terras mais antigo da região, Saturnino Mathias Velho; ele adquiriu, em 1882, boa parte do território norte do que viria a ser a cidade de Canoas, dando-lhe o nome de “Fazenda Mathias Velho” e instalando ali um imponente sobrado, demolido no ano de 1986.

<sup>329</sup> FERREIRA, José Genésio Martins. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos - Mathias Velho*, 2000. Acervo MAHLS.

<sup>330</sup> SILVA, Delci Pacheco da. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos - Mathias Velho*, 2000. Acervo MAHLS.

<sup>331</sup> PENNA, Rejane Silva (coord.). **São Luiz e São José: Identidades, Indústria e Universidade**. Canoas: Ed. La Salle, 2001. p. 23. (Canoas: para lembrar quem somos, 7).

<sup>332</sup> Id. **Igara**. Um Bairro multifacetado. Canoas: Ed. La Salle, 2002. p. 48. (Canoas: para lembrar quem somos, 8).

As informações destacadas pela pesquisadora encontram respaldo no memorial descritivo do loteamento<sup>333</sup>, apresentado à Prefeitura em 1953. No documento, estava prevista para a Vila Igara a disponibilidade de água encanada, o calçamento de ruas, a reserva de áreas verdes, além de uma rede de canalização de água pluvial dentro das normas técnicas exigidas. Não foram localizados documentos que indicassem que tais aparatos estivessem previstos para os demais loteamentos da cidade.

Em termos populacionais, o loteamento Igara é descrito por Clair Beltrame como “um bairro de gente de muitas etnias, de gente de Garibaldi, Veranópolis, Antônio Prado, Nova Prata, tutti buona genti”.<sup>334</sup> A constância de imigrantes italianos e de seus respectivos descendentes é confirmada por José Fernando Costa, que comenta: “É fantástico. Os pequenos comerciantes vêm, olham o bairro. Vêm esses italianos, parece que está no DNA deles as montanhas”.<sup>335</sup> A respeito dos impactos da presença italiana na fisionomia das cidades, Núncia Constantino, como autoridade no assunto, conclui que:

Percebe-se a aglutinação de imigrantes italianos de uma mesma procedência em determinados espaços urbanos. A solidariedade étnica serviu para enfrentar a nova realidade social. Bairros foram ou são “italianos” (...). O significado dos espaços passa a ser analisado a partir das relações sociais que nele se desenvolveram.<sup>336</sup>

Existiram, além de Igara, outros locais que ofertavam condições melhores de habitação quando comparados aos loteamentos criados em áreas com risco permanente de serem afetadas por enchentes. A tomada de conhecimento a respeito desses locais é importante para se combater aquelas teorias que Constantino chamou, com propriedade, de *miserabilistas*<sup>337</sup>, quando do estudo acerca de mobilidades populacionais. Não se trata de negar as condições, por vezes muito tortuosas, a partir das quais os (i)migrantes se deslocam e se adaptam às novas realidades. Em outras palavras, o que se quer é prestigiar as diferentes formas de ocupação urbana, sucedidas através de (i)migrações, almejando não fomentar estereótipos a respeito do migrante e do território que ele ocupa na cidade<sup>338</sup>. Sobre o assunto, têm-se pequenas vilas desmembradas de áreas como a chamada *Chácara Barreto*, que eram procuradas não só por operários mas também por empreendedores e por profissionais liberais

<sup>333</sup> Memorial descritivo do loteamento Igara, 1953. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>334</sup> BELTRAME, Clair. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Igara, 2002. Acervo MAHLS.

<sup>335</sup> COSTA, José Fernando Santos. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Igara, 2002. Acervo MAHLS.

<sup>336</sup> CONSTANTINO, 2000, op. cit., p. 80.

<sup>337</sup> Id., 2001, op. cit., p. 10.

<sup>338</sup> Alguns pesquisadores têm buscado, com sabedoria, estudar outros tipos de imigração e migração ocorridas, senão às de massa. Este é o caso da pesquisadora argentina Maria Silvia Ospital, que tem investigado, na atualidade, imigrações de elite e de empreendedores.



É importante frisar que a Planta remete a algumas ações urbanas ocorridas em décadas anteriores na cidade de Canoas. Como está evidente no documento, a área loteada pertencia à A.J. Renner Indústria do Vestuário; sabe-se que a empresa adquiriu terras no local ainda nos anos quarenta, com o objetivo de ali se instalar. O plano não vingou, devido à desapropriação de parte da área para a ampliação da Base Aérea de Canoas. O território que sobreviveu a esse processo foi transformado pela Indústria Renner em loteamentos residenciais — entre esses, estava a “*Vila Ideal*”.

Também a “*Vila São Luiz*” destacou-se pela condição superior de seus lotes. Assim como a Igara e a Ideal, parte da São Luiz localizava-se em área alta da cidade de Canoas e teve a oportunidade de desenvolver-se livre do espectro representado pelas cheias. Dagoberto Vares, que, à época da entrevista, era funcionário da Secretaria de Obras da Prefeitura de Canoas, comenta essa peculiaridade do Bairro: “O destaque maior que tem São Luiz é que tem a parte alta e a parte baixa. Uma parte é área leste e a outra é área oeste. Essa é uma característica muito marcante em relação ao Bairro São Luiz”.<sup>340</sup>

Sabe-se que duas eram as empresas responsáveis pelo loteamento da São Luiz: a Imobiliária Perene e a Construtora Gheno. Na Igara, igualmente, os responsáveis pela venda dos terrenos foram investidores particulares<sup>341</sup>, como a Sociedade Territorial São Carlos. Já a “*Vila São José*”, outro loteamento formado na década de 1950 junto à parte alta da São Luiz, teve a sua organização realizada pela Imobiliária Guarujá. E outras instituições privadas continuaram a fazer aquilo que já foi denominado de *urbanização por expansão de periferias*<sup>342</sup>. Tal fato não deixou de estimular protestos nos jornais da época, notoriamente no semanário independente *O Momento*, cujos editoriais formaram uma verdadeira coleção de denúncias a respeito dos rumos tomados pela urbanização de Canoas devido aos loteamentos<sup>343</sup>. Em um deles, publicado em março de 1955, foi afirmado:

Somos uma cidade que cresce. Para muitos, apenas o fato de crescermos já é uma prova de progresso. Para nós, não. Acreditamos em progresso, mas através de um desenvolvimento harmonioso, de um crescimento regular. Somos uma cidade que cresce, irregularmente. O nosso núcleo central ainda não dispõe dos meios indispensáveis à vida própria (...). Apesar disso, vão surgindo pequenos núcleos circundantes, grandes prolongamentos de nossos problemas centrais. E temos vilas sem escola, sem farmácia, sem transporte, sem luz elétrica, enquanto vemos largas faixas de terras vazias aqui no núcleo central.<sup>344</sup>

<sup>340</sup> VARES, Dagoberto. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - São Luiz, 2001. Acervo MAHLS.

<sup>341</sup> Pelo menos, em um primeiro momento, pois a Vila Igara teve sucessivos processos de ocupação urbana.

<sup>342</sup> SCHMIDT, Benício Viero. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1986.

<sup>343</sup> Consultar, também, as seguintes matérias *Canoas e os loteamentos I (O Momento, Canoas, 03.09.1955); Canoas e os loteamentos II (O Momento, Canoas, 10.09.1955), Os loteamentos e a ganância em Canoas (O Momento, Canoas, 24.09.1955)*.

<sup>344</sup> **O Momento**, Canoas, n. 3, 2ª semana de março de 1955.

Em outra matéria, de autoria de Walter Galvani, lê-se que Canoas é um “distrito abandonado” e o “povoamento excessivo dos novos loteamentos prejudica os pontos básicos da economia municipal”. Ele tece reflexões sobre a relação entre o território e a população em Canoas naquele período:

A imensa população de Niterói, da Vila Rio Branco, da Harmonia e Matias Velho, vilas que formam o “grosso” do povo de Canoas, constitui-se quase que exclusivamente, ou melhor, em sua maioria constitui-se de operários. E operários que exercem sua atividade em Porto Alegre, e na capital investem quase todo o dinheiro que recebem. Nos domingos ainda demandam à cidade grande, em busca de divertimento, do cinema, do futebol, etc. Sem querer eles criam, ou melhor, Porto Alegre cria o maior problema do nosso Município! A grandeza da capital sulina, a sua crescente tendência para o crescimento em direção ao norte ocasionou o nascimento das pequenas vilas. Devido ao preço elevado dos imóveis e mesmo a inexistência de imóveis vagos mais perto do centro, obrigou aos pequenos operários procurarem uma saída. E a saída foi encontrada. Iludidos pelas enganosas promessas dos loteadores que lhes dariam água encanada, esgotos, calçamentos, etc., aos poucos foram se situando no Município canoense. Nasceram então Niterói, Vila Fernandes, Rio Branco, e mais recentemente Harmonia e Mathias Velho. E outras de menos importância. Qual o lucro que o Município tira daquelas vilas? – Irrisório.<sup>345</sup>

Prosseguindo, Galvani sentencia que “no entanto, o verdadeiro repositório de Canoas encontra-se abandonado. Entregue às moscas. É o 2º distrito”. Graças ao fragmento acima, são buscadas informações a respeito daquele território que foi agregado à cidade de Canoas quando de sua Emancipação municipal, mas que é pouco descrito pelas fontes e pelas bibliografias consultadas<sup>346</sup>.

Sabe-se que a região contava, assim como outras em Canoas à época, com uma grande presença de imigrantes e de seus descendentes. Mais uma vez, destacam-se as variadas temporalidades relativas à formação urbana da cidade. Isso porque a presença de estrangeiros naquela região, em específico, faz menção a momentos históricos anteriores àqueles que trouxeram levas de imigrantes e de migrantes para a cidade na década de 1950. O chamado segundo distrito — Santa Rita — fazia parte, afinal, do Município de São Sebastião do Caí até ser incorporado por Canoas. Trata-se de uma área que ainda na segunda metade do século XIX recebeu levas de imigrantes, notadamente alemães. Cabe, agora, um questionamento quanto à sua mobilidade populacional e territorial.

Ora, com relação à Santa Rita, dentro do âmbito que esta pesquisa se propôs a atingir<sup>347</sup>, foi localizado apenas um documento cartográfico. A Planta, da década de 1930, é

<sup>345</sup> GALVANI, Walter. O Distrito abandonado. **O Momento**, Canoas, 20.08.1955.

<sup>346</sup> A esse respeito, é notável a ênfase dedicada ao segundo distrito pelo jornal **Canôas em Marcha**, que circulou na cidade entre os anos de 1952 e 1953. O periódico chamava a atenção para as potencialidades industriais de toda aquela zona. Consultar, especialmente, as edições de 31.12.1952 e 24.01.1953.

<sup>347</sup> Não foram buscados documentos junto aos arquivos da cidade de Nova Santa Rita.

relativa ao loteamento das terras de Carlos Boll<sup>348</sup>. Acredita-se ter sido tal loteamento voltado mais às necessidades de habitação locais do que para suprir carências impostas por um mercado externo ao distrito, visto que a sua área é dominada por chácaras, sítios e fazendas e pelo difícil acesso à região, na época.

Outras atividades relacionadas à dinâmica populacional e urbana de Santa Rita somente puderam ser descobertas — e não por acaso aqui serão incluídas — através de depoimentos orais disponibilizados em publicações que contemplam essa temática<sup>349</sup>. Assim, entra-se em contato com os testemunhos de moradores como, por exemplo, Almiro D’Ely Resende, citado por Penna<sup>350</sup>, que narra a respeito dos meios de comunicação entre Santa Rita e o primeiro distrito de Canoas:

Não tinha outro meio de ir a Porto Alegre. Canoas era muito pequena na época. Ali onde atravessa a Tabai era um banhado. Chamavam ali de Granja Brigadeira. A Rua Berto Círio foi criada em quarenta e três. Ali era a barca. Era a divisa entre as duas fazendas. Isso levou muitos anos. Eu me lembro, quando trabalhava na olaria, levavam caminhões e caminhões de tijolo quebrado. Os buracos consumiam tudo, mas foi até firmar. Com o tempo botaram ônibus.

Mário Szekir, também morador do chamado segundo distrito, respalda a idéia do transporte fluvial como a principal alternativa para se chegar e para se partir daquele território. Ele relata que “tinha que ir lá pelo Passo do Rio dos Sinos para ir a Canoas. Para Porto Alegre tinha a gasolina, o vapor e tinha lancha e caíco(sic) e essas coisas”.<sup>351</sup> Outro marco para a região foi a inauguração, ainda em 1938, da Estação de Trem Vasconcelos Jardim, pertencente à linha Porto Alegre-Uruguaiana<sup>352</sup>, que deflagrou certa movimentação comercial no local que por ali passou a receber e a enviar produtos.

Retornando ao texto de Walter Galvani, compreende-se que havia a intenção de se valorizar os subsídios que o segundo distrito pudesse oferecer à cidade como um todo, nominando aquela área de *a riqueza de Canoas*. O jornalista explica o território, a população e as atividades relacionadas ao local:

Santa Rita, Berto Círio, Morretes, Sanga Funda são os pontos principais daquele distrito. Os pequenos agricultores dominam a situação. É mesmo a principal atividade daquela zona. A cultura do arroz, por seu turno, é quase monocultura. No entanto não podemos deixar o pobre lavrador abandonado à sua própria sorte, não lhe dando o Município a mínima atenção e só querendo sugá-lo de impostos.<sup>353</sup>

<sup>348</sup> Planta do loteamento das terras de Carlos Boll. Década de 1930, s/d. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>349</sup> SILVA, Manoel José Ávila da. **Nova Santa Rita**: memória e documentação. Canoas: La Salle, 2000.

<sup>350</sup> PENNA, Rejane Silva. Nova Santa Rita – memória dos moradores. In: SILVA, Manoel José Ávila da. **Nova Santa Rita**: memória e documentação. Canoas: La Salle, 2000. p. 89.

<sup>351</sup> Ibid., p. 90.

<sup>352</sup> ZAMIN; CARDOSO, 2002, op. cit., p. 44.

<sup>353</sup> GALVANI, Walter. O distrito abandonado. **O Momento**, Canoas, 20.08.1955.

O autor ainda conclui que o Rio dos Sinos partia o distrito em duas partes, ao que deve se acrescentar a semelhança disso com a linha férrea que provocou igual divisão no perímetro urbano de Canoas desde os Novecentos. Na matéria, são tão pontuais os seus comentários que se apropria aqui de sua expressão e de seu significado. Galvani declara sobre o segundo distrito: “eles precisam de nossa atenção. Voltaremos ao assunto”.

No intervalo que se sucede até o retorno do importante tema, persiste-se com o objetivo de se conhecer melhor o marco fundamental do desenvolvimento urbano de Canoas na metade do século XX: para além de monumentos e de emblemas artísticos, de inaugurações de logradouros públicos e de planos diretores audaciosos estão, pois, os seus loteamentos. Parte-se, então, para uma investigação junto aos anúncios imobiliários divulgados nos jornais locais da época, destinados à compra e à venda de terrenos e de residências naquela comunidade.

### 3.1.2 Com ou sem entrada: vendem-se lotes em Canoas.

Em 1953, o *Diário de Notícias*, jornal de ampla divulgação na capital sul-riograndense, noticiava: “Em Canoas: a melhor oportunidade para quem sabe escolher”<sup>354</sup>. O anúncio chama a atenção, porque se comprometia com as principais referências urbanas associadas a Canoas, incluindo a de cidade veraneio — já há muito abandonada pelas práticas e pelos discursos recorrentes. A propaganda oferecia, além de residências para recreação na estação mais quente do ano, outras opções, tais como a aquisição de um “lar próprio” ou de “uma rendosa aplicação de reservas e capitais”. Tais qualificativos podem ser interpretados como menções aos projetos de cidade dormitório e cidade industrial de Canoas, respectivamente.

Os periódicos que circulavam exclusivamente na cidade de Canoas, no entanto, contemplavam apenas a referência de cidade dormitório do Município. Seus anúncios provêm, em sua maioria, de imobiliárias particulares, responsáveis pela venda de terrenos e de residências nos mais diversos locais do Município. Além do mais, a cidade de Canoas como um ponto de veraneio só fazia sentido para aqueles que viviam na Porto Alegre moderna — não havia o porquê de anúncios em jornais locais, mencionando os ares de que Canoas era possuidora. Igual reflexão pode ser estendida para o fator cidade industrial: ora, não seriam

<sup>354</sup> *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 08.11.1953.

em pequenos anúncios locais que grandes empresas e indústrias em ascensão procurariam oportunidades de negócios, mas, possivelmente, na Legislação Municipal, em busca da isenção de impostos.

Induz-se a partir dessas reflexões preliminares que as propagandas veiculadas nos jornais canoenses da década de 1950 eram voltadas ao público particular e não às indústrias. Mas que público seria esse, já que migrantes e imigrantes não tinham acesso aos periódicos locais? Conjectura-se, de acordo com a observação dos comerciais, que estas fossem voltadas a uma rede de migrações internas dentro da cidade de Canoas e que, porventura, prestavam-se, também, a divulgar oportunidades que seriam reproduzidas pelos leitores aos possíveis interessados, como familiares que habitassem outras cidades, por exemplo.

Compartilham-se, então, alguns dos novíssimos loteamentos disponíveis para a aquisição de terrenos e/ou de casas em Canoas na década de 1950. Inicia-se com um anúncio proporcional à magnitude do loteamento ao qual se reporta. Trata-se da já citada “Vila Mathias Velho”, cuja propaganda, ao que tudo indica, obteve sucesso.



Figura 26- Anúncio de venda de terrenos na Vila Mathias Velho, 1953

Pode-se inferir que a propaganda está pretensamente direcionada à família agricultora do interior do Estado. Neste aspecto, está perfeitamente alinhada ao contexto do período, oferecendo a oportunidade de habitação em uma cidade ao lado da Capital àqueles que não conseguiam mais sustentar os seus descendentes na cidade de origem. O anúncio baseia-se, ainda, na idéia de que as famílias teriam a vantagem de fixarem residência própria; tal fato,

por seu turno, garantiria o afastamento da opção do “aluguel”, o que foi bastante explorado pelos comerciais da época.

Contudo, o dito popular alerta: *as aparências enganam*. Tantas facilidades e vantagens escondiam pormenores desagradáveis, revelados por Demétrio Gonzalez, morador e corretor de imóveis na cidade de Canoas desde 1951. A respeito da Mathias Velho, loteamento que, inusitadamente, elegeu para ele próprio residir, ele conta que:

Eu vendia em qualquer lugar. Os terrenos da Mathias eram alagadiços, baixos, muita água, eu fazia assim: eu vendia. Quando um comprava um terreno, eu trabalhava de noite e fazia a planta de presente para quem indicasse um comprador. E para morar num lugar baixo, alagado, eu fazia assim: o terreno era 10m por 50m, eu planejava. Pegava uma parte do terreno e aterrava a parte para morar organizando para que a água escoasse e não alagasse a moradia, para poder entrar e sair. As minhas casas nunca davam problema de alagamento.<sup>355</sup>

O negociante guarda consigo a documentação relativa às primeiras compras no loteamento e arrola, inclusive, os nomes dos proprietários que adquiriram terrenos na Mathias Velho em 1951. Segundo Demétrio, chamavam-se “Érico Patro, Nei Carlos Nediz da Silveira, Evaristo Antonio Pereira, Adolfo Tavares das Neves, Leopoldo Alves, Vitor Tartarelli, Mario Gomes, Ireno Ramon, Zigmundo Voitzick, Boleslau Kobilinski, Joao Lemanski Filho, Sílvia Propícia da Silveira, Hélio Nativinski, Beatriz Sassen e Carlos Peixoto”.<sup>356</sup> Mais uma vez, ratifica-se a presença de estrangeiros e/ou de seus descendentes na cidade.

O Irmão Lassalista Norberto Luiz Nesselro, que já morava em Canoas na época, recorda a ocasião, refletindo sobre como eram feitos os loteamentos:

Bem, apareceram então imobiliárias, pessoal, firmas que compravam terrenos e começavam a montar um mínimo de infra-estrutura para tornar assim uma parte habitável. Hoje as prefeituras exigem calçamento, energia elétrica, esgoto, água, aquela coisa toda para que o morador tenha o mínimo. Na época se exigia muito pouca coisa, era um terreno, uma estradinha e estava mais ou menos feito.<sup>357</sup>

Mas nem todos os loteamentos eram demasiadamente precários. Demétrio Gonzalez, mais uma vez, torna-se informante e compara algumas áreas de Canoas entre si:

Lá na **Vila São Luís vendiam com entrada e tinham exigências**, mais padrão. O nível da São Luís era de gente com padrão de vida melhor do que na Mathias Velho. **Na Igara, por se tratar de um loteamento mais caro, mais exigido, ficou uma qualidade melhor.** Na **Mathias Velho, nós vendíamos com grande facilidade, sem entrada.** Era terra bastante. Eu e os outros vendedores íamos para as vilas populares, daquelas que não tinham nada, juntávamos pessoas e trazíamos para cá”.<sup>358</sup> (grifo nosso)

<sup>355</sup> GONZALEZ, Demétrio. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Mathias Velho, 2000. Acervo MAHLS.

<sup>356</sup> GONZALEZ, loc. cit.

<sup>357</sup> NESELLO, Norberto Luiz. Entrevista à Danielle Heberle Viegas, jun. 2009.

<sup>358</sup> NESELLO, loc. cit.

As informações citadas a respeito da suposta maior valorização das Vilas São Luiz e Igara são confirmadas através da consulta aos anúncios imobiliários, que indicam que parte do valor dos terrenos e das casas deveria ser pago através de uma entrada. Tal obrigatoriedade não foi conferida em relação à Vila Mathias Velho.

**A T E N Ç Ã O !**

Maravilhoso loteamento na Federal ao lado  
da Vila Triângulo em Canoas.

## Vila Igara

TERRENOS — Até 600 m<sup>2</sup> a partir de  
30.000,00 — COM PEQUENA ENTRADA  
A LONGO PRAZO SEM JUROS  
em 72 prestações

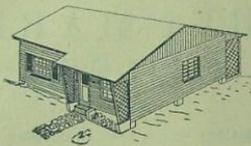
Informações no Kiosque Maracanã Centro  
de Canoas, em frente a Telefônica.

**Com Nelson — tratar com Aldo ou Léolino.**

Ônibus CANOAS — Parada 34  
Condução gratuita para o Local.

Figura 27- Propaganda da venda de terrenos na Vila Igara, 1953

## Casas com Terrenos Entrega Imediata



Cr\$ 30.000,00 Entrada  
Saldo 10 anos sem juros

Estudam-se Outros Planos de Pagamento

Situada na Faixa Federal entre Canoas e Esteio  
Condução de 5/5 min. e Parada da Viação  
Férrea. Vendas e informações no local:  
Faixa Federal de Canoas, parada 39,

Vila São Luiz, tratar com o sr. Gheno —  
Escritório aberto inclusive sábados e domingos

Figura 28- Anúncio de venda de terrenos na Vila São Luiz, 1959

Os anúncios legitimam comentários anteriores de que as Vilas São Luiz e Igara foram planejadas mais criteriosamente; a respeito disso, os seus terrenos estavam localizados em locais mais apropriados, a salvo das inundações que tanto assolavam Canoas à época. Tais fatores estão expressos no valor cobrado pelos lotes e no público alvo destinado a comprá-los. Enquanto que, em Mathias Velho, os terrenos podiam ser adquiridos sem nenhum valor inicial à vista, em Igara e São Luiz, a condição de pequenas entradas ou o preço final mais alto eram uma constante.

Outras propagandas localizadas revelam, também, a formação de uma rede de negócios imobiliários que envolveu toda aquela que viria a ser institucionalizada como a Região Metropolitana de Porto Alegre. São ofertados, por uma mesma empresa, terrenos em diferentes cidades próximas à Capital, entre as quais se inclui, naturalmente, Canoas:

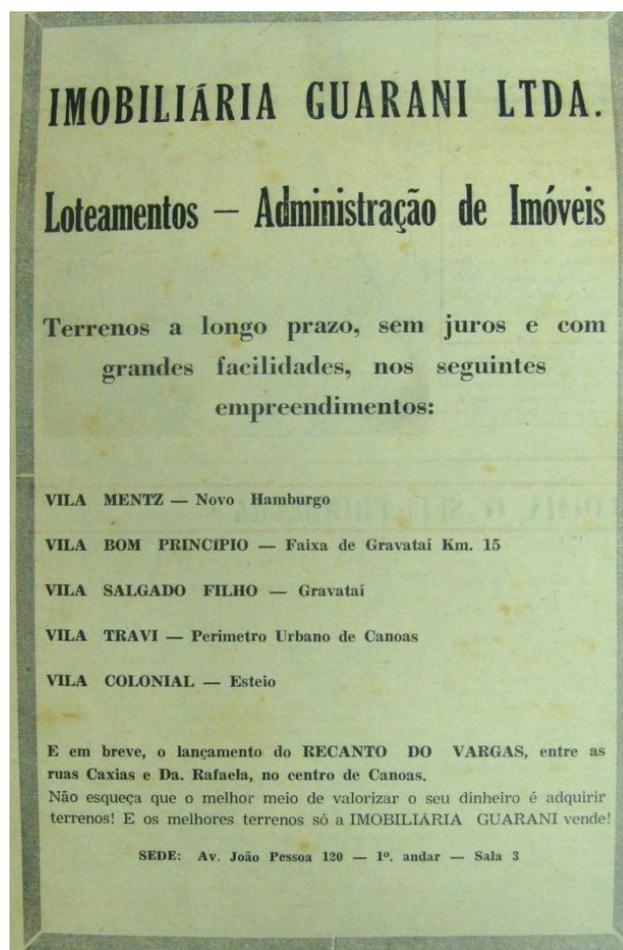


Figura 29- Anúncio de venda de terrenos da Imobiliária Guarani Ltda., 1956

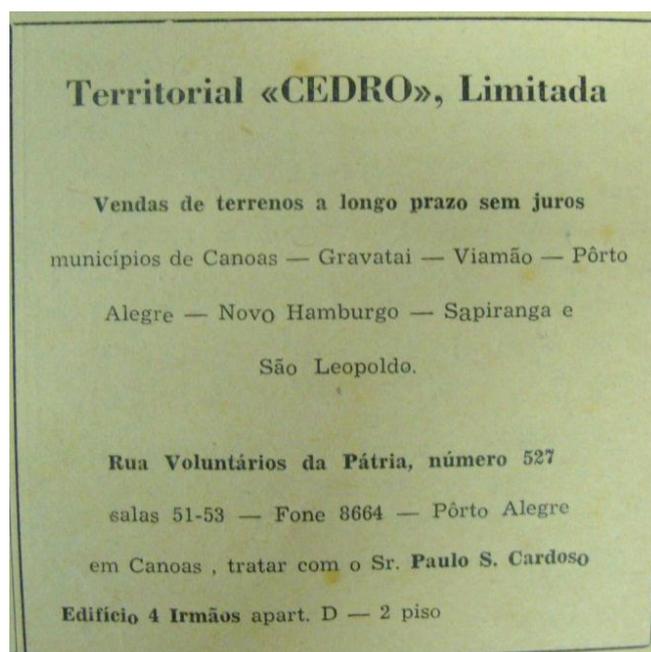


Figura 30 — Anúncio de venda de terrenos da Territorial Cedro, 1956

O ramo da habitação e da construção em Canoas despontava como um negócio promissor no decênio de 1950. Chegava-se ao ponto de se propagar convites para a formação de companhias dedicadas à venda de terrenos. Este foi o caso da Imobiliária Colonial Ltda., cuja trajetória pode ser acompanhada através de notificações nos jornais da época.

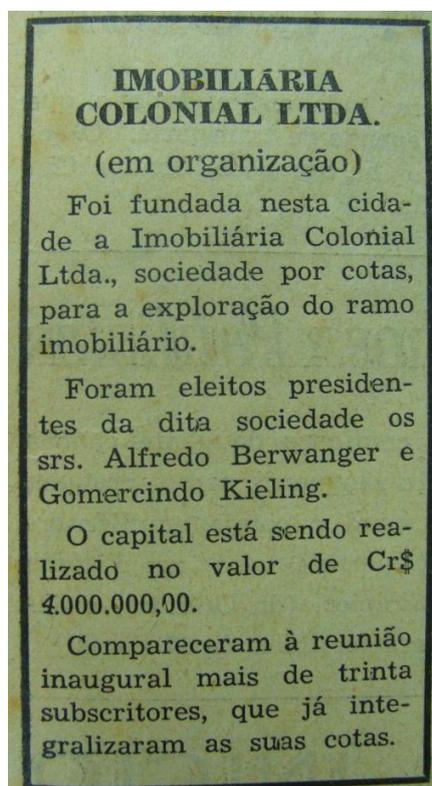


Figura 31- Nota publicada em jornal sobre a organização da Imobiliária Colonial Ltda., 1955

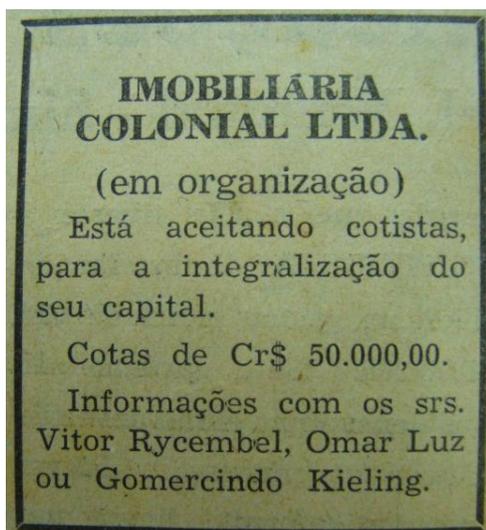


Figura 32- Nota publicada sobre a organização da Imobiliária Colonial Ltda., 1955

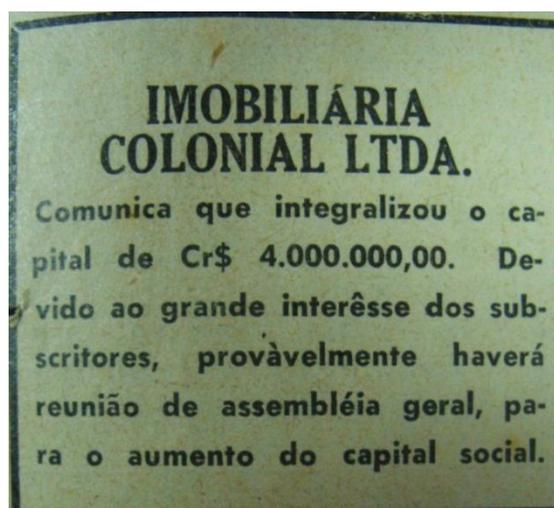


Figura 33- Nota publicada sobre a reunião dos investidores da Imobiliária Colonial Ltda., 1955

Quanto aos motivos da valorização cada vez mais expressiva de áreas de terra em Canoas, Demétrio Gonzalez explica que existia um incremento real de mercado e também uma intensa propaganda publicitária que envolvia a negociação dos terrenos. A cidade de Canoas é chamada de “corredor de Porto Alegre” pelo profissional:

Tudo o que influía, este desenvolvimento aqui, era a proximidade com Porto Alegre, tanto que Canoas era o dormitório de Porto Alegre, naquela época se falava. Era dormitório. O pessoal dormia aqui e trabalhava em Porto Alegre. É fácil de estabelecer isso. Aqui era um corredor. Eu explorei isso nas minhas propagandas: a posição geográfica, a vantagem de ser a mais próxima. É um corredor. Eu li, há muito tempo atrás, uma avaliação de um grupo de espanhóis sobre o transporte no

Rio dos Sinos, sobre o transporte rodoviário, ferroviário. Era uma comissão contratada pelo Governo do Estado para fazer um estudo econômico da região. A comissão espanhola falava dizendo que aqui o futuro todo dessa região de Porto Alegre seria muito nesse corredor aqui, que é dirigido a Caxias, colonização italiana, alemã, o fato de existir São Leopoldo, Novo Hamburgo. Então o caminho era por aqui, por perto. A posição privilegiada geográfica foi a força das vendas. Isto que nos levou de roldão.<sup>359</sup>

Ao longo do dito “corredor” referenciado por Gonzalez, estendido por entre as linhas rodoviária e ferroviária que cortavam a cidade na direção norte-sul, não tardaram a surgir outros loteamentos. As áreas de Canoas desocupadas de outrora, sobretudo em direção à zona norte do Município, transformavam-se “do dia para a noite” em zonas habitacionais superpopulosas, processo que nada teve de natural. Tal dinâmica esteve relacionada, antes, a um complexo conjunto de fatores que fizeram de Canoas um próspero núcleo habitacional; por conseqüência, a imagem da cidade como um reduto dormitório esteve cada vez mais fortalecida, motivo que não tardou a provocar reflexões sobre a formação urbana inadequada que envolvia o futuro dessa comunidade.

### 3.1.3 *Uma cidade que cresceu ao avesso.*

Após as temáticas *mobilidade populacional* e *mobilidade territorial* relacionadas à cidade de Canoas na década de 1950 terem sido averiguadas, respectivamente, através da apreciação de depoimentos orais e de propagandas imobiliárias, é chegada a hora da elaboração de uma síntese entre ambos os tópicos. Para isso, tomar-se-á como guia de orientação um documento de pesquisa que, por sua potencialidade indiciária, remete a outros.

A fonte em questão trata-se de um conjunto de ensaios e de discursos realizados por Sezefredo Azambuja Vieira, Prefeito de Canoas entre os anos de 1956 e 1959<sup>360</sup>. Sezefredo parecia ter gosto pelos estudos tanto quanto pela Política: aos 18 anos, ingressou na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Antes de concluir o Curso, foi perseguido e preso por ser membro ativo da Ação Integralista Brasileira, contrária à ação de Getúlio Vargas, então Presidente do País. Em 1942, chegou a Canoas e começou a atuar como advogado na cidade, além de participar das reuniões da Associação Comercial. Foi eleito

<sup>359</sup> NESELLO, 2009, op. cit.

<sup>360</sup> Tal conjunto de ensaios e de discursos foi reunido em uma publicação da Prefeitura Municipal de Canoas, em 1999. Ver: VIEIRA, 1994, op. cit.

Prefeito em 1955 e, segundo consta, realizou diversos projetos no Município, sendo os mais notáveis aqueles os da área urbanística.<sup>361</sup>

Sezefredo aproximou-se das questões urbanas não somente através de empreendimentos: narrou, através de escritos e pronunciamentos, a situação da cidade que, a seu ver, apresentava o mais vertiginoso e, também, o mais desordenado crescimento dentro do quadro sul rio-grandense, fator que o levou a declarar que Canoas “cresceu ao avesso”.<sup>362</sup> Questiona-se agora quais são as situações relativas à cidade de Canoas que conduziram Sezefredo Azambuja Vieira a divulgar tal conclusão.

A par de todos os indícios já compartilhados — a respeito dos loteamentos formados e de seus respectivos anúncios e Plantas; dos depoimentos orais que lhe agregam narrativas; das estatísticas que apontam o crescimento da cidade em números; das matérias de jornais que informam sobre o cotidiano cidadão —, cogita-se como o principal motivo deflagrador das opiniões de Sezefredo o fato de que a cidade de Canoas da década de 1950 apresentava-se, ainda, com o seu antigo núcleo central preso entre duas linhas de rodagem, ao passo que os Bairros periféricos continuavam a surgir quase que instantaneamente, sem estabelecerem relações com o dito “coração” da comunidade.

O “avesso”, aqui, não se referia somente à criação de novas vilas mas ainda ao modo como estas estavam se formando. Neste sentido, Sezefredo acusa os administradores anteriores de se limitarem a assinar as Plantas dos loteamentos sem formularem qualquer exigência a respeito de serviços públicos e de não enquadrarem as novas obras em um plano de expansão urbana.<sup>363</sup> Isso, de fato, ocorreu: a documentação averiguada ao longo desta pesquisa informa que são de origem particular as Plantas dos loteamentos criados até 1950 na cidade; além disso, elas não estão acompanhadas de quaisquer memoriais descritivos ou pareceres por parte do Poder Público a respeito das normas e das exigências básicas para a sua execução.

Diante desse contexto, a documentação administrativa da Prefeitura Municipal de Canoas referente à década de 1950 se apresentou como uma alternativa de pesquisa fundamental. Será que as circunstâncias se modificaram nesse decênio? O corpus documental selecionado indica que sim; atrai, nesse sentido, novas problemáticas para a análise do território urbano da cidade no período, vinculadas à ação mais incisiva por parte da Prefeitura no controle das áreas loteadas.

---

<sup>361</sup> Todas as referências à biografia de Sezefredo Vieira foram extraídas da obra VIEIRA, Sezefredo Azambuja. **História de nossos Prefeitos**. v. 5. Canoas, Fundação Cultural de Canoas, 1998. p. 11. (Série Documento).

<sup>362</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 25.

<sup>363</sup> VIEIRA, loc. cit.

É o que se reconheceu através da consulta aos processos que tramitaram no Gabinete e na Câmara Municipal de Canoas no período. Em abril de 1951, a Sociedade Territorial São Carlos assumiu com a Prefeitura de Canoas o compromisso de urbanizar uma área de 786 hectares, referente à então chamada “Vila São Carlos”, posteriormente nominada “Vila Mathias Velho”. Ainda durante o mês de novembro do mesmo ano, a aludida Sociedade alegava “dificuldades de ordem material e comercial para a venda de todos os lotes”, declarando estar “grande parte do terreno arrendado para a cultura de arroz e criação de gado”.<sup>364</sup> Neste sentido, solicitava a averbação da Prefeitura, para executar obras somente nas trinta primeiras quadras do dito loteamento. A esse pedido seguiu-se àquele relacionado ao de isenção fiscal — que não tardou a chegar; já em 1952, à Sociedade Territorial São Carlos entrava tal solicitação, que foi veementemente negada pela Câmara Municipal sob alegação de que a Lei Orgânica do Município não previa esse tipo de facilidade. Além do mais, devia-se fazer valer o contrato inicial firmado entre as partes, ainda em 1951.<sup>365</sup>

Outros documentos que se seguem incrementam a reconstrução do contexto em pauta. Há um processo de 1954 através do qual a Sociedade Territorial São Carlos — que, naquele momento já era responsável, também, pelos loteamentos das Vilas “Chácara Rasgado”, “Julieta” e “Igara” — solicita ao Poder Público que reconsiderasse a interrupção dos ditos loteamentos, tendo em conta que a Sociedade trabalharia para executar os compromissos devidamente assumidos quando da autorização para criar as Vilas, ainda em 1951. Entre as obrigações, figuravam “executar, por conta da Sociedade, e sem qualquer ônus para a Prefeitura, todas as obras necessárias à abertura das ruas e avenidas projetadas na Planta, bem como as valetas de drenagem que irão assegurar um perfeito saneamento dos terrenos” na Vila Mathias Velho, além da construção “de um grande canal de escoamento de águas pluviais que, partindo de um ponto distante cerca de 500 metros da faixa de concreto, terminaria no Rio dos Sinos, coletando todas as águas dos terrenos em questão”, no mesmo loteamento<sup>366</sup>.

Já na Vila Igara, conhecida pelas melhores condições de habitação e de arruamento, a Sociedade comprometia-se em promover “arborização, água encanada e escoamento das águas pluviais e cloacais”. Na Chácara Rasgado, estava prevista a “abertura de ruas com estabelecimento de cordões de grés e calhas de pedra irregular, bem como a consolidação de

---

<sup>364</sup> Solicitação à Prefeitura Municipal de Canoas por parte da Sociedade Territorial São Carlos, 1951. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>365</sup> Parecer da Câmara Municipal de Canoas sobre o pedido da Sociedade Territorial São Carlos de isenção de impostos, 1952.

<sup>366</sup> Memorando de solicitação à Prefeitura Municipal de Canoas para construir em diversas vilas da cidade de Canoas. Requerente: Sociedade Territorial São Carlos, 1954. Acervo UPHAM-Canoas.

todas as suas ruas”, assim como para a Vila Julieta. O documento informa, ainda, que esses serviços já estavam sendo providenciados; por tal motivo, a dita Sociedade requeria “concessão de licenças para construir nos referidos loteamentos”<sup>367</sup>.

Em anexo, contudo, um parecer alertava ao Senhor Prefeito Sady Schivitz que a Empresa Territorial São Carlos LTDA. não tinha dado início, até aquele momento, a obras de qualquer espécie; que, apesar de a Vila Igara ter o respectivo projeto de loteamento aprovado pela Prefeitura, a construção predial no local só poderia ocorrer após a conclusão da pavimentação das ruas e da canalização da água por meio de rede própria; que a dita Empresa vinha autorizando, à revelia da Prefeitura, construções no local; que, devido ao exíguo número de fiscais de obras lotados na Diretoria Municipal de Obras, tornava-se impossível controlar tais abusos; também, que o embargo imposto pela Prefeitura às obras em nada estava alterando a situação criada, uma vez que a Empresa loteadora continuava autorizando os seus clientes a construir na área mencionada, com flagrante desrespeito às leis municipais em vigor; enfim, que a Empresa loteadora não só aprovava construções como também transportava para o lugar em apreço casa pré-fabricado sem qualquer autorização da Municipalidade.<sup>368</sup>

Por esses e por outros motivos, dois anos após, a Sociedade Territorial São Carlos foi multada pela Prefeitura de Canoas no valor de Cr\$ 420.000 (quatrocentos e vinte mil cruzeiros), ao desrespeitar o Código de Construções do Município<sup>369</sup>. Além disso, entre os anos de 1956 e 1957, Sezefredo Azambuja Vieira vetou os loteamentos na cidade em duas ocasiões.<sup>370</sup> Certamente, a situação descoberta através dos processos se assemelha com as idéias desse Prefeito, que declarava que Canoas se tornou um verdadeiro “céu aberto” onde “demarcavam-se as ruas e vendiam-se os terrenos”.<sup>371</sup> O advogado disse, igualmente, que o pouco capital empregado pelas imobiliárias na infra-estrutura dos terrenos era um fator que permitia que estes fossem vendidos a prazos dilatados, a partir de pequenas ou de inexistentes entradas<sup>372</sup>, circunstância que foi confirmada através dos anúncios imobiliários enfatizados em seção anterior.

Desta forma, pode-se inferir que, apesar de um investimento maior por parte dos setores públicos na regulação das ações imobiliárias no Município de Canoas, essas não

<sup>367</sup> Termo de Compromisso da parte da Sociedade Territorial São Carlos oferecido à Prefeitura Municipal de Canoas, 1954.

<sup>368</sup> Parecer da Câmara Municipal de Canoas sobre o pedido da Sociedade Territorial São Carlos para construir em diversas vilas da cidade, 1954.

<sup>369</sup> VIEIRA, 1998, op. cit., p. 41.

<sup>370</sup> Respectivamente, através das Leis n. 359/1956 e 501/1957.

<sup>371</sup> Id., 1994, op. cit., p. 27.

<sup>372</sup> Ibid., p. 27-28.

puderam ser contidas devido ao aparato irrisório da Prefeitura para, de fato, fiscalizar as ocorrências nos loteamentos. Assim, grande parte das intenções de controle do Governo Municipal ficou restrita às páginas da *Lei Orgânica* e dos *Códigos de Posturas e Construções* que regiam a comunidade. Tal situação levou Sezefredo Azambuja a declarar que: “sobre a maior concentração tipicamente operária do Estado se abate o medonho impacto da demagogia política, pois o terreno é propício ao êxito propagandístico”.<sup>373</sup>

Não parou por aí a complexidade estabelecida na relação entre os setores público e privado quanto à administração dos loteamentos em Canoas: fator de grande destaque, nesse âmbito, foi a promulgação em 1954 da Lei n. 1.233, que regulamentou, a partir daquele ano, a questão dos loteamentos na cidade de Porto Alegre. A norma instituiu uma série de exigências, tais como esgoto pluvial, rede elétrica, iluminação pública, reservas para a área verde, entre outros requisitos para a implementação de loteamentos na cidade.

A Historiografia diverge sobre o assunto. Alguns autores, como Carrion, interpretaram que as restrições legais impulsionaram mais ainda a construção de moradias na área que viria a ser institucionalizada como Região Metropolitana de Porto Alegre, já que, nesse território, a fiscalização supostamente se fazia menos presente. Segundo a autora: “áreas novas, situadas em Municípios que não dispunham de legislação própria ou cuja legislação era menos rigorosa e a fiscalização ineficiente, passaram a ser objeto e rápida ocupação”.<sup>374</sup> Outros pesquisadores, tal como Villaça<sup>375</sup>, alegam que o rápido crescimento de Canoas é anterior à referida legislação e está incluído em um processo mais amplo.

Tendo em conta as informações obtidas através do Plano Diretor de Canoas de 1972, que traça uma retrospectiva estatística da formação urbana da cidade, concorda-se com Villaça, dado que o maior número de hectares loteados em Canoas efetivou-se, de fato, em momento anterior à Lei de 1954<sup>376</sup>.

Destaca-se, ainda, um dado pouco lembrado ou nulo quando da reflexão a respeito desse processo: é que em Canoas, também no ano de 1954, foi decretada uma legislação que dispunha sobre as exigências necessárias à aprovação dos projetos de loteamento e de abertura das ruas em terrenos não-loteados<sup>377</sup>, circunstância que, de alguma forma, começou a exigir, pelo menos burocraticamente, um pouco mais por parte dos loteadores. Tais constatações não excluem, por outro lado, que o encarecimento do curso da moradia em Porto Alegre não tenha

<sup>373</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 34.

<sup>374</sup> CARRION, 1989, op. cit., p. 233.

<sup>375</sup> VILLAÇA, 1998, op. cit. p. 104.

<sup>376</sup> É indicado que, entre 1941 e 1945, foram loteados, em Canoas, 450 hectares de terras; entre 1946 e 1950, 365 hectares; entre 1951 e 1955, 1.140 hectares e, no período compreendido entre 1956 e 1960, apenas 15 hectares.

<sup>377</sup> Lei n. 286/1954.

surtido efeito algum para a ocupação de zonas adversas, como Canoas, que, via de regra, continuava sendo uma alternativa de moradia economicamente mais acessível.

Para Sezefredo Azambuja Vieira, a legislação agiu tarde demais, de modo que “os maiores desatinos e aberrações e de conseqüências imprevisíveis já tinham sido perpetrados”<sup>378</sup> em Canoas. No mesmo sentido, o memorialista João Palma da Silva, em sua principal obra, publicada apenas seis anos após as narrativas de Sezefredo, também aborda a questão urbana da cidade. Ele considerou Canoas uma “desconcentração urbana” porque “ao sobrevir o surto demográfico indicado, o núcleo central da cidade ainda não se encontrava suficientemente consolidado, quer do ponto de vista social, quer do político, quer do urbano”.

<sup>379</sup>

Identifica-se que, ambos os comentadores, ao aderirem à idéia de que a cidade adequada era aquela que se desenvolvesse a partir de um centro irradiador de progresso e de harmonia urbana, valeram-se de certo urbanismo utópico. De acordo com essa concepção, cada território da cidade deveria possuir e cumprir uma função específica, ao passo que contribuiria para a construção de uma referência ideal comum, no caso de Canoas, a de cidade industrial.

As reflexões de João Palma da Silva ainda fornecem possibilidades de análise através do trecho em que o memorialista narra que: “formaram-se dezenas de novos núcleos, sem interconvivência social, vivendo todos (até o próprio centro) mais na órbita da capital do que da própria comunidade canoense”.<sup>380</sup> Tal citação é especialmente importante, porquanto se refere a outros temas que preocupavam os estudiosos sobre Canoas à época: a gênese de sua população e a proximidade da cidade com Porto Alegre.

Ambas as temáticas, embora já tenham sido aqui referenciadas, são passíveis de serem novamente problematizadas a partir da opinião de Sezefredo Azambuja Vieira, que discorre longamente sobre os assuntos e admitiu ser amplamente interessado na “psicologia dos habitantes de Canoas”. O Prefeito pretendia, segundo consta, examinar “a composição do povo, suas tendências e sentimentos”. E assim declara, em 1958: “70% das famílias canoenses são de operários, cuja maior parte trabalha em Porto Alegre, pelo que os trabalhadores canoenses saem de seus lares de madrugada e a eles só voltam à noite”.<sup>381</sup> O líder prossegue, tecendo reflexões sobre o “espírito de revolta” que se instalava no povo, pois:

---

<sup>378</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 27.

<sup>379</sup> SILVA, 1989, op. cit., p. 189.

<sup>380</sup> SILVA, loc. cit.

<sup>381</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 35.

enquanto em seus locais de trabalho dispõem de água tratada, serviço sanitário, iluminação farta, ruas pavimentadas, passeios devidamente construídos, as suas famílias permanecem em zona sem drenagem adequada, sem água potável, ruas que só oferecem barro no inverno e polvadeira no verão, muitas vezes sem iluminação elétrica, e com escolas insuficientes ou sem conforto.<sup>382</sup>

Ele aborda, ainda, a questão da identidade cidadina em Canoas:

(...) Canoas é uma cidade que o particular fez e como o processo de expansão foi muito rápido, não houve tempo de formar-se um espírito localista. O canoense não conhece a sua terra, dela não tem orgulho e muitas vezes nem sequer a estima.<sup>383</sup>

Dotado de inspiração, o Prefeito sentencia, por fim, que grande parte dos ditos canoenses: “vivem a sonhar com a Canaã desejada (...) assim como os reinóis suspiravam por voltar à Corte de Portugal (...)”. E à qual cidade se refere Canaã? À terra natal dos (i)migrantes? Absolutamente, não. A Canaã desejada era o destino original da população quando de seu deslocamento: Porto Alegre. De acordo com Sezefredo:

nada menos do que a capital do Estado, sede do Governo Gaúcho, cidade exatamente 200 anos mais antiga que a nossa, que concentra a fina-flor das elites culturais e políticas do Rio Grande do Sul e que reúnem os mais poderosos elementos da Economia da província rio-grandense.<sup>384</sup>

O Prefeito, inclusive, justifica porque os (i)migrantes não se estabeleceram em sua almejada cidade dos sonhos. Ele explica que:

(...) a conjuntura econômica foi protelando a realização de seus desejos e, a contragosto, deve permanecer em Canoas. Com o decorrer do tempo conforma-se a essa fatalidade. Começa a interessar-se por nossa cidade, pois aqui acabou por estabelecer o seu lar e ao progresso do Município vinculou o seu patrimônio e o seu futuro. Transformou-se, nesse momento, o homem do interior em um canoense com quem se pode dialogar em termos de Canoas. Infelizmente esse processo de integração é lento e doloroso, o que se reflete, decididamente, na ação da Administração Municipal”.<sup>385</sup>

A importância da origem da população de Canoas foi tamanha, à época, que deixou de ser pauta apenas de ensaios urbanísticos e invadiu as páginas dos documentos policiais. O *Relatório de Polícia* de 1953 incluiu, pela primeira vez, a seção *Vilas e Loteamentos* como um de seus itens de discussão — e de preocupação. O documento é uma riquíssima fonte de pesquisa, ao mencionar todos os loteamentos em obras na cidade de Canoas à época, dados até então não-obtidos devido à lacuna de documentos cartográficos constatada no período. Isso fica evidente através da reprodução completa do texto incluso no Relatório:

Em nada menos de quarenta diferentes locais do Município de Canoas existem vilas ou loteamentos com cerca de trinta mil lotes, com grande número de casas já

<sup>382</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 35.

<sup>383</sup> Ibid., p. 33.

<sup>384</sup> VIEIRA, loc. cit.

<sup>385</sup> VIEIRA, loc. cit.

habitadas. Existem, também, áreas de terras devolutas, de propriedade do Município, onde estão localizadas as conhecidas <malocas>, onde se acham os chamados <marginais>, oriundos, quase todos, de Porto Alegre. Para ter-se uma melhor idéia sobre o assunto, abaixo é transcrita a relação das vilas, com sua respectiva denominação e somente as localizadas nos 1º e 2º distritos de Canoas. Vila Igara, com 1187 lotes; Vila Flórida, com 419 lotes; **Vila Niterói, parte do 1º distrito, com 5.456 lotes**; Vila Mathias Velho, com 2.193 lotes; Vila Harmonia, com 1830 lotes; Vila São José, com 1.028; Vila Leopoldina, com 181; Vila Guarani, com 244 lotes; Vila São Luiz, com 1186 lotes; Vila Triângulo, com 385; Vila Bento Gonçalves, com 239 lotes; Vila Fernandes, com 661 lotes ainda incompletos; Vila Dr. Décio Rosa, com 109 lotes; Vila Industrial, com 266; Vila Rasgado, com 178; e, Vila Cândida, com 277 lotes. Existem, ainda, outras vilas, sobre as quais não foi possível conseguir o número de lotes, em virtude do incêndio que destruiu o Prédio da Prefeitura Municipal e o arquivo a elas relativo. Todavia, consegui o nome dessas vilas, que são: Vila Cerne, Vila Julieta, Vila Ideal, Vila Barreto, Vila Primavera, Vila Progresso, Vila Blume, Vila São Jorge, Vila Recanto Martins, Vila Longoni, Vila Mato Grande, Vila Parque Muniz, Vila Finkler e Vila Santa Maria. Todas essas vilas têm grande número de casas prontas habitadas e elevado número de prédios em construção. Segundo estatísticas, da Prefeitura, **a média diária de casas em construção somente nessas Vilas é de dez**. Esses noveis núcleos residenciais estão sendo habitados por enorme número de pessoas, algumas **oriundas do interior do Estado**, que se aproximam da Capital à procura de trabalho e melhores condições de vida. **Constituem elas, as vilas em apreço, sério problema para a Polícia. Seus habitantes, andrajosos e famintos, não podem retornar a <hinterland> gaúcho, por não terem, no dizer vulgar, <nem eira nem beira>, e vão ficando onde estão, vivendo de <biscates> e até de esmolas**. Sobre esses casos, S. Excia. o MM. Dr. Chefe de Polícia do Estado Sr. Aldo Sirângelo, já emitiu seu sábio pensamento, declarando: *<O D.P.C. terá de enfrentar muitas dificuldades, devido aos constantes aumentos de preços e ao contínuo encarecimento do custo de vida, o que faz com que os trabalhadores, assoberbados com encargos de família, sejam levados para o caminho da delinqüência>*. Endossando essa responsável opinião, a Polícia de Canoas fica atenta, como sempre, eis que, **neste Município, está localizada A MAIOR VILA OPERÁRIA DO BRASIL, pois cerca de 80% da população canoense é essencialmente operária**”<sup>386</sup>. (grifos nossos)

Como é possível reconhecer a partir do fragmento acima, assim como os loteamentos “artificiais” de Canoas atrapalhavam o “crescimento natural” da cidade a partir de seu núcleo central, os habitantes dos novos parques residenciais — majoritariamente operários — eram tratados como sinônimos de delinquentes por parte do Poder Público. Neste sentido, igualmente atrapalhavam o ideal urbanístico tão almejado para Canoas que desejava ser cidade industrial, mas, por enquanto, ainda era nominada de o “desaguadouro dos excessos demográficos do Estado”.<sup>387</sup> Talvez por esse motivo, o *Relatório de Polícia de Canoas* de 1953, assim como aquele que o antecede, faça questão de registrar o aspecto promissor da “maior vila operária do Brasil”, representado pela seção *Parque Industrial*, em que se lê:

Canoas conta um elevado número de indústrias, destacando-se dentre elas a Fábrica de Vidros (Figueiras, Oliveiras e Cia. Ltda.), a maior no gênero da América do Sul; a Cimensul, que produz nove mil sacos de cimento diariamente, e as maiores olarias do Estado, labutando, nessas indústrias, milhares de operários. No setor comercial, Canoas também possui enorme número de casas comerciais — quase mil—,

<sup>386</sup> Relatório de Polícia da Cidade de Canoas, 1953, p. 3. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>387</sup> Pronunciamento de Sezefredo Azambuja Vieira, 1955. Acervo UPHAM-Canoas.

destacam-se os depósitos de gasolina que abastecem todo o Rio Grande do Sul e Santa Catarina.<sup>388</sup>

Ora, não há outro pretexto para tais informações serem expostas em um Relatório de Polícia — visto que não possui relação com os problemas de ordem pública na cidade —, a não ser a mera propagação do Município como um reduto industrial.

Mas nem só de loteamentos e de indústrias se resume a urbanização de Canoas na década de 1950: fato notável para o período foi a inauguração do almejado Centro Cívico da cidade que, após tantas polêmicas, foi finalmente instalado no núcleo central do Município, o que, talvez, respalde as teorias de que a “classe conservadora” da comunidade tivesse alcançado os seus objetivos de controle urbano e, nesse caso, político do Município.

Uma vez estando abandonados os planos de Ruy de Viveiros Leiria, consta que foi adquirido, durante o mandato de Nelson Paim Terra, em 1946, um terreno para abrigar a sede da Prefeitura Municipal. Após tantos trâmites, o Prédio só veio a ser utilizado a partir de 1954, durante o Governo de Sady Schivitz. O Centro Cívico tornou-se completo, enfim, com a organização, logo à frente do Prédio da Prefeitura, da chamada Praça da Emancipação, inaugurada na Administração de Sezefredo Azambuja Vieira. O referido logradouro, imediatamente passou a substituir a já antiga Praça da Bandeira, defronte à Igreja Matriz de Canoas, como o local de celebrações oficiais da Municipalidade.

Outros importantes logradouros foram inaugurados naquela região, configurando-a, definitivamente, como o Centro da cidade por excelência. Entre as Ruas criadas, destaca-se a abertura da popular XV de Janeiro; também, a Avenida João Pessoa teve o seu nome trocado para Rua Tiradentes a mando do próprio Sezefredo.

A propósito do Governo desse líder, cabe questionar quais foram as medidas tomadas para conter aqueles quesitos tão criticados por ele na comunidade que se encontrava sob a sua liderança. Tomou-se conhecimento de seu pioneirismo em tentar conter a expansão desenfreada de loteamentos na cidade de Canoas. Resta saber o que foi recomendado no lugar do projeto de Canoas como uma cidade dormitório.

O recurso, é claro, não poderia ser outro: uma vez a grande massa estando instalada nos loteamentos da cidade, a saída seria arranjar-lhes emprego no próprio Município de Canoas — para que não mais fossem trabalhar de dia em Porto Alegre e retornarem somente para dormir à noite na comunidade. Irmão Norberto relata uma informação muito interessante

---

<sup>388</sup> Relatório de Polícia da Cidade de Canoas, 1952/1953, p. 3. Acervo UPHAM-Canoas.

a respeito dessa prática, revelando a existência de trens predominantemente operários em Canoas. O religioso conta que:

(...) que havia até um trem que vinha lá de São Leopoldo, o trem operário. Aqui na estação de Canoas, onde é hoje a Fundação Cultural, havia um vagão esperando que o trem viesse e quando ele vinha manobrava e engatava mais um vagão pra levar o pessoal para Porto Alegre. E quando vinha, o pessoal também vinha, deixava um vagão para a manhã seguinte, fazenda essa manobra.<sup>389</sup>

Para tentar evitar que tais manobras continuassem a serem feitas no futuro, Sezefredo afirmava que a industrialização se fazia necessária. Segundo o Prefeito:

Inquestionavelmente o destino de nosso Município está traçado: é tornar-se num dos maiores centros industriais do Estado. Dentre algum tempo, poucas comunas rio-grandenses poderão rivalizar com Canoas em importância e produção industrial. Agora mesmo verifica-se um surto de industrialização tão vertiginoso que não tem paralelo na Economia gaúcha. (...) Além das ímpares condições de localização, é de justiça proclamar que o aceleração(sic) desse surto de progresso se deve também às medidas tomadas pela Administração do Município, como a isenção de impostos”.<sup>390</sup>

E assim o Prefeito foi além das palavras no seu ideal de industrializar Canoas. Sancionou as primeiras leis de incentivo fiscal para a instalação de indústrias na comuna. Em 1959, por exemplo, foi criada uma lei relativa ao estabelecimento de loteamentos industriais em Canoas.<sup>391</sup> Além disso, Sezefredo forneceu indícios sobre as ações urbanas promovidas em seu Governo, ressaltando a sua atenção para com a instrução pública, saúde, assistência social, drenagem, proteção contra as cheias, recreação, iluminação e construções diversas. Ainda são constantemente realçadas pelo líder municipal as ações do Departamento Nacional de Obras e Saneamento e do Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens na cidade de Canoas, o que é interpretado como um indicativo da cooperação entre as esferas municipal, estadual e nacional que tanto marcaria o processo de urbanização brasileiro a partir de então. A cooperação já havia sido iniciada no Governo de Sady Fontoura Schivitz que, em 1953, foi ao encontro de Getúlio Vargas para tentar incluir Canoas no “Plano Nacional de Água Potável”.

Há de ser destacado, neste sentido, o papel dos territórios rurais de Canoas à época. Volta-se, aqui, ao assunto que tanto chamou a atenção de Walter Galvani, em 1955. De fato, nem tudo em Canoas na década de 1950 esteve resumido à lógica da urbanização vertiginosa. Sob pena de não se excluírem alguns territórios da comunidade da presente análise devido ao

<sup>389</sup> NESELLO, Norberto Luiz. Entrevista à Danielle Heberle Viegas, jun. 2009.

<sup>390</sup> VIEIRA, 1994, op. cit., p. 22.

<sup>391</sup> Lei n. 590/1959.

seu caráter menos urbano, registram-se aqui casos como o da “Vila Mato Grande” e do segundo distrito de Canoas, a saber, Santa Rita.

As características rurais desses territórios não os isentaram de serem incluídos na construção da Canoas industrial, já que tais áreas eram as responsáveis por abastecer grande parte do mercado de hortifrutigranjeiros da Capital à época. Além disso, não faltavam sugestões para o melhor aproveitamento das terras e da sua inserção definitiva no projeto de Canoas como um reduto de indústrias. Pelo menos não por parte do jornal *O Momento*, que escreveu e ilustrou um projeto de industrialização para Santa Rita.

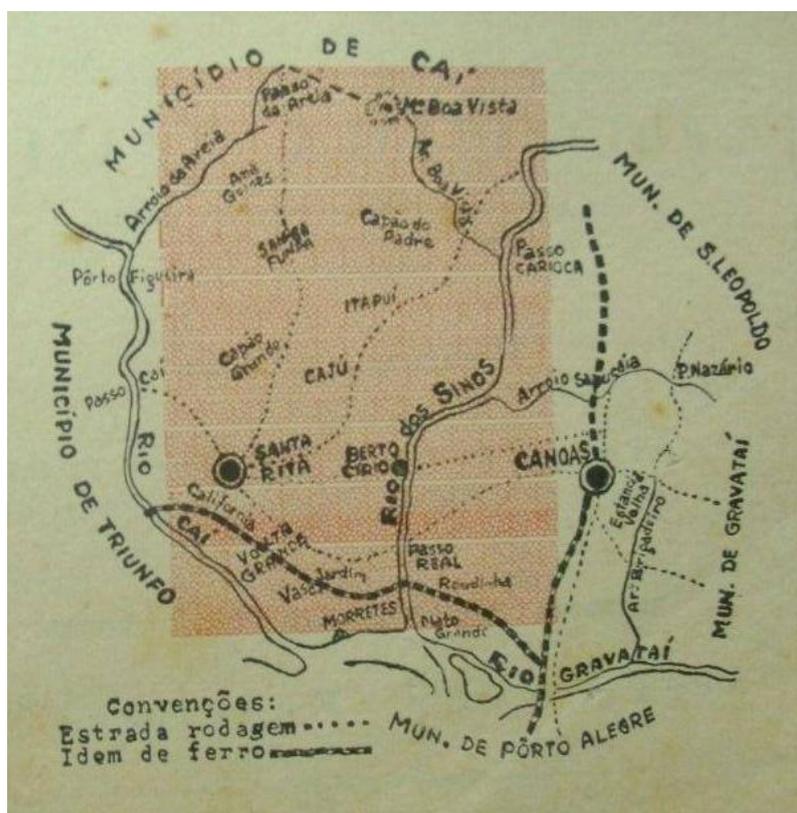


Figura 34 – Mapa de Canoas com destaque à sugestão de zona industrial a ser implantada no segundo distrito. 1956

Lê-se na matéria agregada à ilustração chamada “*Tudo pela Industrialização de Canoas*” que, mesmo outrora sendo reconhecido como um impulsionador da Economia local devido a sua grande produção de hortifrutigranjeiros, o território de Santa Rita é, agora, pensado como um abrigo de indústrias.

Indiscutivelmente, a salvação da cidade de Canoas está em sua industrialização. É a grande batalha que teremos de travar nos próximos anos. **A área circundada pela tinta vermelha no clichê, à direita, vemos a imensidade de terreno que poderia ser aproveitada na industrialização da cidade. Construída a ponte sobre o Rio dos Sinos, estará resolvido o problema da ligação ao segundo distrito com a**

**Sede do Município.** Isso facultará o maior desenvolvimento daquela região. E, nos parece, **é o lugar mais apropriado para a construção do futuro parque industrial da cidade.** Desde Morretes, até o Morro da Boa Vista, estende-se uma área imensa que poderá ser aproveitada. **É verdade que existem pequenas culturas nestas terras, mas, são quase todas culturas anti-econômicas, que muito bem poderão ser substituídas por fabricas ou oficinas”.** <sup>392</sup> (grifo nosso)

O mesmo jornal noticiava, poucas edições depois, um texto intitulado *Indústrias para Canoas*, no qual compara a cidade a Santo André, na Grande São Paulo:

Inúmeras, freqüentes, vezes sem conta, mesmo, fomos interpelados, por amigos, leitores, assinantes, perguntando qual era a posição do nosso jornal. Agora temos oportunidade de responder. A única posição que realmente tomamos, e o fazemos corajosamente, é em defesa da cidade. E pedimos mais. Pedimos, o que será doravante a nossa bandeira: indústrias para Canoas! Já tivemos oportunidade de dirigir convites às principais organizações fabris do mundo, e esperamos que em breve os frutos comecem a aparecer. Só com a criação de novas oportunidades, comerciais, industriais e, automaticamente, de trabalho, criaremos um ambiente propício à transformação da nossa cidade, numa segunda Santo André, por exemplo. Eis um exemplo bandeirante a ser imitado. Esqueçamos a cor política, o credo, etc, para cerrar fileiras em torno a um ideal verdadeiramente digno, e grande: industrializar o nosso Município, trabalhando assim para a sua grandeza! <sup>393</sup>

Finaliza-se, portanto, entendendo-se as ocorrências urbanas e populacionais como sinalizadoras das novas atividades promovidas em Canoas a partir do final da década de 1950, caracterizadas pelo aumento da participação do Poder Público junto às atividades reguladoras da urbanização da cidade e pelo despertar de um interesse pela identidade cidadina.

### 3.2 Transformando territórios urbanos, construindo territórios de existência.

Conta-se que *Zora*, uma das cidades invisíveis de Ítalo Calvino<sup>394</sup>, uma vez que é observada, jamais é esquecida. No entanto, todos os pormenores resguardados pela memória desaparecem quando da tentativa de uma descrição sobre a dita cidade e de seus respectivos detalhes. Ela não apenas é inesquecível mas também é indescritível. Assim *Zora* permanece como uma cidade sem narrativa e, portanto, desprovida de temporalidade.

Canoas, ao contrário, como se acompanhou, permite ser lembrada pelos (i)migrantes que acolheu outrora e que, hoje, tornaram-se canoenses narradores do desenvolvimento do

<sup>392</sup> **O Momento**, Canoas, 05.03.1956.

<sup>393</sup> **O Momento**, Canoas, 28.04.1956.

<sup>394</sup> CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Folha de São Paulo, 2003. p. 21.

Município. Até o momento, evidenciou-se como esses (i)migrantes chegaram a Canoas bem como as principais mudanças territoriais que envolveram o seu estabelecimento na cidade. Uma lacuna persiste, no entanto, que responderia àqueles que denunciavam o desamor dos novos moradores para com Canoas na metade do século XX. A investigação da criação dos territórios de existência desses canoenses permite flexibilizar essa visão recorrente, lembrando aqui das ressalvas de Heliana Salgueiro que enfatiza que “os critérios do urbano dependem não só da política administrativa ou da prosperidade econômica mas dos conceitos de apreensão do lugar por parte dos habitantes”.<sup>395</sup>

As memórias e as práticas dos moradores de Canoas possibilitam conhecer, portanto, os cenários e os protagonistas da História da cidade, eles próprios construtores e constituintes dos territórios urbanos do Município. Entre outros aspectos, a investigação dos territórios de existência gerados na Canoas da década de 1950 pode ser abordada a partir de um olhar sobre as sociabilidades exercidas na cidade. Neste sentido, serão enfatizados alguns meios de lazer e de convívio nos distintos territórios da urbe, ao passo que se consideram as sociabilidades como uma das principais formas de afirmação do elemento urbanização ao longo dos séculos XIX e XX.

Igualmente, propõe-se um estudo de caso a respeito de como produções fotográficas podem, também, representar uma forma de interação e de apreensão da cidade, que passa a ser dotada de memória e de significância específicas. Seguindo esse objetivo, parafraseia-se Rejane Penna que certa vez declarou à população canoense: “então que as pessoas sejam apresentadas a elas mesmas”.<sup>396</sup>

### 3.2.1 O tempo do Centro e o tempo dos Bairros

Na contramão das inúmeras declarações averiguadas até agora de que Canoas era um reduto dormitório e que nenhum apego era estabelecido em relação à cidade por parte de seus moradores, podem-se identificar alguns laços de pertencimento fomentados pelos habitantes para com a comunidade. Rejane Penna, através das publicações do Projeto *Canoas: para lembrar quem somos*, enfatizou, com propriedade, como as ações cotidianas desempenhadas

---

<sup>395</sup> LEPETIT, 2001, op. cit., p. 25.

<sup>396</sup> PENNA, 2001, op. cit., p. 15.

nos Bairros de Canoas construíram afetos junto àquela cidade que muitos (i)migrantes julgaram, em um primeiro momento, terem se estabelecido somente de passagem.

Para além de toda a problematização que pode envolver uma pesquisa a respeito dos Bairros de uma cidade, entendidos por Mayol<sup>397</sup> como locais de interferência que ajudam a produzir estilos de vida, tornou-se flagrante para esta pesquisa a investigação de como as práticas delineadas nos vários territórios da urbe podem ser elucidativas das distintas temporalidades que a compõe.

Dentre outros caminhos possíveis para se aproximar da problemática referida, estão as atividades de sociabilidade próprias a cada território de Canoas na metade do século XX. O movimento dos chamados “anos dourados”, afinal, também chegou à cidade — resta investigar *como* isso ocorreu. A resposta está ligada ao lugar de *onde* os moradores indagados estão falando, ainda que tais territórios se envolvam a todo instante através de práticas em comum.

As sociabilidades são uma das principais portas de acesso ao fenômeno da urbanização que, para além de transformações apenas nos espaços físicos, também gerou toda uma nova categorização de costumes citadinos. Segundo as antropólogas Cornélia Eckert e Ana Luíza Carvalho da Rocha:

(...) Não se pode esquecer (...) que toda obra humana remete a uma produção simbólica, sendo os territórios de sociabilidade de uma cidade nichos de sentidos produzidos por uma comunidade, não para concluir aí apenas sobre os sistemas de dominação subjacentes, mas para interpretar sobre os significados que configuram as diferentes formas e planos de existência social em seu interior.<sup>398</sup>

Neste sentido, inicia-se com os depoimentos de Walter Galvani e de Jesus Pfeil que relatam, ao seu modo, o cotidiano dos anos de 1950 em Canoas. O primeiro menciona a importância de uma instituição educacional de grande porte para a centralização de atividades culturais na cidade. Galvani declara:

eu acho que nós tínhamos um núcleo cultural muito importante que nascia de todos estes motivos que eu estava expondo ao percorrer e que eu situo, sem sombra de dúvida como elemento detonador o Colégio Lassalista, porque é um Colégio muito significativo no Estado do Rio Grande do Sul. E a gente sabe de grandes nomes da História Política, inclusive administrativa, econômica, social e cultural do Rio Grande do Sul que estudaram nos bancos do Colégio La Salle.<sup>399</sup>

<sup>397</sup> MAYOL, Pierre. O Bairro. In: CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1996. p. 39.

<sup>398</sup> ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Premissas para o estudo da memória coletiva no mundo urbano contemporâneo sob a ótica dos itinerários de grupos urbanos e suas formas de sociabilidade. **Illuminuras**, Porto Alegre, v. 2, n. 4, p. 2-18, 2001.

<sup>399</sup> GALVANI, Walter. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1998. Acervo MAHLS.

Aproveitando as informações citadas por Galvani, registra-se aqui a instalação de outra Ordem educacional de origem europeia em Canoas no período: foi o chamado *Instituto das Irmãs de Notre Dame*, inaugurado junto à Praça da Bandeira e à Igreja Matriz de Canoas em 1944, em um terreno anteriormente ocupado por uma chácara de veraneio<sup>400</sup>.

Por outro lado, Antônio Jesus Pfeil relembra a aura de boemia e de rebeldia que envolvia Canoas à época, ao passo que introduz um dos principais temas relacionados às sociabilidades da cidade: o cinema. O memorialista destaca:

Quando surgiu James Dean, apareceu a moto, a lambreta. Havia um rapaz que se vestia de Roque Lane e ficava na porta do cinema (...). Essa juventude transviada foi um mito forte. Não houve quem não transgredisse a Lei. Aqui houve assaltos a postos de gasolina, pelo simples prazer da aventura. Não havia necessidade disso. Houve problemas e todos foram a cadeia. Uns já morreram e outros estão aí. São meus amigos e quase fui junto. Só não fui porque estava num Baile no Comercial.

Os depoentes Galvani e Pfeil respaldam as memórias um do outro quando informam que a localização do território ao qual se reportam é o Centro da cidade. Para Jesus Pfeil, novamente narrador: “Tínhamos a turma do centro, as bundinhas do centro. Eram duas turmas: uns adolescentes, outros mais velhos”<sup>401</sup>. Galvani é ainda mais específico e conta:

Nós tínhamos um pequeno grupo que morava todo na zona da Coronel Vicente, Dr. Barcelos, e aquela região ali. E como nós nos interessávamos por cinema, teatro, literatura, jogávamos xadrez, uma série de coisas, hoje fora do comum, imagine naquela época, então um primo meu, muito brincalhão, que vive até hoje aqui, Ivo Silveira Filho, meu primo-irmão, chamava nossa Rua de Picada dos Intelectuais. Era aquela descida da Coronel Vicente.<sup>402</sup>

Um dos endereços notáveis do Centro de Canoas na década de 1950 foi a inauguração do chamado *Bar, Restaurante, Sorveteria e Fiabreria Avenida*, ainda no final da década anterior. O Bar foi instalado no térreo da então edificação mais imponente da cidade: o Edifício Milanez, que, no auge de seus quatro andares, transformou a paisagem urbana de Canoas à época, que é descrita pelo Irmão Norberto Luiz Nesello:

Nenhuma rua calçada, poucos prédios, uma casinha e coisa assim. Onde estão agora as lojas diziam “aquele prédio de quatro andares imponente, vão fazer um prédio de quatro andares e depois vão fazer mais três, um edifício de sete andares”. E começou a crescer. E cresceu mais a construção do Bar aqui no Centro, agora eu não sei mais de quem é. Isso em mil novecentos e quarenta e oito (1948).<sup>403</sup>

<sup>400</sup> A chácara pertencia à família Livonious.

<sup>401</sup> PFEIL, Jesus. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1998. Acervo MAHLS.

<sup>402</sup> GALVANI, Walter. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1998. Acervo MAHLS, 1998, op. cit.

<sup>403</sup> NESELLO, Norberto Luiz. Entrevista à Danielle Heberle Viegas, jun. 2009.

A associação do Centro da cidade com boêmios, intelectuais e estudantes fomentou a idéia de cultura restrita àquele território e aos poucos que pudessem (re)conhecer o seu valor. Tal constatação pode ser identificada na fala de Nemésio de Miranda Meirelles, que sentenciou: “quando ocorria um evento cultural, os habitantes próximos ao centro participavam, mas as periferias como Rio Branco, Niterói, Mathias Velho, Estância Velha e outros não se sensibilizam”.<sup>404</sup> O depoente prossegue em seu entendimento sobre a cidade de Canoas, insistindo na perspectiva de que o fator cultural está vinculado à educação, deixando de lado as práticas cotidianas que formam as redes de sociabilidade nos Bairros da cidade:

Canoas é uma cidade que, quase se pode dizer, não tem alma. O corpo dela é maior do que a alma. Tem grandes estabelecimentos educacionais como o La Salle, a Ulbra, a Ritter dos Reis, o São José, o Maria Auxiliadora, o Cristo Redentor, mas precisa juntar esses esforços e fazer uma espécie de depósito onde todos contribuam. Canoas não tem identidade, não trabalha em conjunto.<sup>405</sup>

Pertinente, também, são as impressões de Sezefredo Azambuja Vieira que, assim como Nemésio de Miranda Meirelles, identificou a população habitante dos Bairros periféricos de Canoas à época (leiam-se todos, afora o núcleo central) como deslocada do padrão cultural difundido no Centro da cidade. Sezefredo declara em entrevista no ano de 1992:

Aqui sempre foi difícil a difusão da cultura, porque é Município de trabalhadores operários, que trabalhavam a maior parte do tempo em Porto Alegre. Não tinha tempo, as famílias eram pobres, estavam sobrevivendo. Num ambiente assim é difícil, a cultura é um luxo.<sup>406</sup>

Apesar dessas convicções, os Bairros “operários” e “periféricos” de Canoas também coloriram os seus territórios com um pouco da tonalidade dourada dos anos cinqüenta. Sabe-se que o cinema, por exemplo, não foi um empreendimento típico apenas do Centro da cidade, que contava com vários estabelecimentos do gênero e até com clubes dedicados à sétima arte, como recorda Galvani:

Participei deste grupo! Isso foi a partir de 1948, ano em que eu terminava o Ginásio. Foi, acredito, em 1949, 1950 e 1951; deve ter durado, mais ou menos até 1953, 1954. Era o Clube de Cinema de Canoas. Esse clube foi num período presidido pelo Nilo del Cueto Reis e em outro período pelo Canabarro Tróis.<sup>407</sup>

Vale destacar que Bairros como Niterói e Rio Branco também puderam usufruir de

---

<sup>404</sup> MEIRELES, Nemésio de Miranda. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1998. Acervo MAHLS.

<sup>405</sup> MEIRELES, loc. cit.

<sup>406</sup> VIEIRA, Sezefredo Azambuja. Entrevista à Prefeitura Municipal de Canoas. Acervo UPHAM- Canoas.

<sup>407</sup> GALVANI, Walter. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1998. Acervo MAHLS.

sessões fílmicas<sup>408</sup> que, aliás, eram concorridas inclusive em tempos adversos, conforme lembra Luiz Jeronymo Busato, em entrevista a um jornal local, no ano de 2000: “o Cinema Rio Branco funcionou com as pessoas chegando de barquinho por causa das enchentes”.<sup>409</sup>

José Leão Hartmann, Cônego responsável pela Igreja Matriz de Canoas durante décadas, também respalda a importância do cinema na cidade, fornecendo outras informações a respeito disso. Ele conta que:

O único divertimento era o cinema. Depois os ricos iram comer um galletinho na única galeteria da cidade, que era de um alemão. E havia naquele tempo um pequeno prado para corrida de cavalos na Mathias. Os bem ricos perdiam nobremente seu dinheiro.<sup>410</sup>

O depoimento do Cônego Hartmann é bastante elucidativo, pois evidencia os caminhos que levam ao Centro da cidade; aponta, também, a outros territórios, que vão em direção aos Bairros da comunidade. O religioso menciona os chamados prados, oficialmente nomeados *hipódromos* ou mesmo *Jockey Clubs* de Canoas, planejados em áreas como Niterói e Mathias Velho. Se pouco sobreviveu o hipódromo do primeiro loteamento citado<sup>411</sup>, o da Mathias Velho vigorou, tendo em conta que as notícias sobre a nova opção de lazer na cidade eram expressivas, como se identifica através do anúncio abaixo.



Figura 35 – Anúncio de vendas de terrenos na Vila Mathias Velho junto à propaganda do hipódromo que estava sendo construído no mesmo loteamento, 1953.

<sup>408</sup> Existia, à época, em Niterói o Cinema Rio Branco e o Cinema São Luiz.

<sup>409</sup> Depoimento exposto no jornal **Diário de Canoas**, 27.06.2000.

<sup>410</sup> HARTMANN, José Leão. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1996. Acervo MAHLS.

<sup>411</sup> A área prevista para ser o hipódromo na Vila Niterói foi loteada na década de 1940.

O hipódromo localizado na Vila Mathias Velho representa, dentro da análise que está se procurando estabelecer, um importante símbolo de como as fronteiras geradas entre o Centro e os núcleos periféricos da cidade podem ser móveis, já que, como declarou o Cônego Hartmann, as elites dirigiam-se a esse tipo de estabelecimento nas periferias, para empregar o seu dinheiro. Também o futebol pode ser lembrado nesse sentido, pois a prática do esporte se estendia a todos os territórios da cidade. A maioria dos Bairros possuía, inclusive, o seu Clube de Futebol representante <sup>412</sup>. Outro ponto forte quando se fala no quesito sociabilidades e bairros, em Canoas, vem à tona através do caso do Aero clube do Rio Grande do Sul. O chamado “aeródromo” estava localizado no atual Bairro de Fátima e abrigou cenas de glamour nos finais de semana de Canoas, já que foi fundado e frequentado por estudantes da Sociedade Gaúcha de Engenharia. O Aero clube do Rio Grande do Sul foi fundado em 1933 e permaneceu com sua sede no local até 1979<sup>413</sup>.

As sociabilidades também eram articuladas junto às festividades que, igualmente, eram diferenciadas conforme cada território da cidade. Segundo Leo Medina, foi realizado no Centro de Canoas:

(...) um movimento social intensíssimo na época, inovador até. Trazíamos orquestras de fora, fazíamos promoções. Me lembro que tinha gente que não ia nos bailes tradicionais esperando o nosso. Dou exemplos: o Dr. Santos Rocha e sua esposa, a Dona Iracema, esposa do Dr. Victor Hugo Ludwig, que sempre nos prestigiavam. Eram bailes de fim de semana. Durante a semana tinha jantas, mesas de pingue-pongue, outros jogos e até fazíamos excursões pelo interior. Também organizávamos uma escola de samba que marcou época. <sup>414</sup>

As festas de Bairro eram mais ligadas aos costumes de cada comunidade, como relatam os moradores do Bairro Niterói. Marino Grillo relembra que:

Aqui na casa grande tinha um alto-falante. Também no tempo das galenas tinha um fio espichado por aí. O pessoal se reunia aqui. O pai fazia shows, brincadeiras, o povo gostava. Quando vinha um deputado, molhávamos a rua com água para o deputado não apanhar poeira. Tinha até uma rádio, a PRJ Bichado para animar a folia. <sup>415</sup>

Já Flávio Damiani comenta:

Lá se reunia a sociedade, às vezes também para uma bailanta. Isso na Rua Minas Gerais”, prossegue Damiani, acrescentando não lembrar exatamente o local, mas

<sup>412</sup> No Centro existia, entre outros, o Canoas Futebol Clube; na Vila Rio Branco, o Frigorífico Nacional Futebol Clube; em Niterói, o Iraí Futebol Clube.

<sup>413</sup> Para maiores detalhes, ver: VIEGAS, Danielle Heberle. Memórias e momentos do Parque Esportivo Municipal Eduardo Gomes. IN: **Bairro Fátima**: da comunidade fundadora aos dias atuais: muitas Histórias, diversos olhares. Canoas: Fênix, 2009. (Canoas: para lembrar quem somos, 11). P. 105-118.

<sup>414</sup> MEDINA, Leo. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Centro. 1996. Acervo MAHLS.

<sup>415</sup> GRILLO, Marino. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Niterói. 1995. Acervo MAHLS.

afirmando ser o prédio propriedade da empresa Niterói. Das bailantas, Damiani tem saudades: “como chuleava aquelas matinês dançantes todos os domingos. Das duas às seis a gente ia a dançar.”<sup>416</sup>

As celebrações usualmente estavam ligadas às tradições nutridas em cada esfera comunitária; muitas vezes, também possuíam forte determinante étnico, conforme se aferiu a partir do caso da organização do *Grupo de Dança Solovei*, formado por descendentes de ucranianos, no Bairro Niterói. Michailo Zymbal, um dos fundadores do grupo, conta que:

inicialmente o folclore não tinha lugar apropriado. Organizava-se um grupo em torno de uma família, cantava ao ar livre, nas famílias, nas igrejas, em roda de amigos. Para salvar alguns desses aspectos na comunidade, o Grupo Folclórico Solovei quer preservar tradições populares, a música, a dança”.<sup>417</sup>

As constatações a respeito das diferentes formas de se exercer as sociabilidades nos Bairros da cidade de Canoas, seja comparando-os entre si, seja em relação ao Centro da cidade, não exclui, no entanto, a idéia de que dentro um mesmo Bairro coexistam diferentes temporalidades e que estejam fundamentadas, por exemplo, na relação entre espaços públicos e privados.

No mesmo sentido, é importante ponderar que o modelo de análise Centro *versus* Periferia não seja apropriado para o estudo da complexidade que envolve a dinâmica urbana de Canoas. Contudo, insiste-se na conjectura de que determinadas práticas configuraram fronteiras entre os diferentes territórios da cidade de Canoas, como se pode inferir a partir das Histórias compartilhadas ao longo desta seção. Importante é compreender que essas práticas são respaldadas historicamente e que encontram referenciais ao longo de toda a pesquisa elaborada.

Afinal de contas, as ações e as percepções geradas em relação aos territórios de Canoas estão estritamente vinculadas à historicidade compositora de cada um dos Bairros da cidade; é nesse ponto que se sobressaem os diferentes ritmos e tempos a partir dos quais as narrativas da urbe se constroem na memória cidadina. Desta forma, conclui-se não ser uma eventualidade, afinal, que o núcleo central de Canoas sediasse atividades culturais mais identificadas com as que ocorriam na Capital do que com as que praticadas nos Bairros da cidade, dada à interlocução histórica daquela área com a elite porto-alegrense, desde o século XIX.

---

<sup>416</sup> DAMIANI, Flávio. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Niterói. 1995. Acervo MAHLS.

<sup>417</sup> ZYMBAL, Michailo. Entrevista ao *Projeto Canoas: para lembrar quem somos* - Niterói. 1995. Acervo MAHLS.

Outra importante forma de apreensão e de interação com a realidade urbana por parte dos moradores de Canoas foram as produções artísticas que realizavam, tendo como assunto a própria cidade que elegeram para morar. Esse conjunto de produções constitui, como declarou Sandra Pesavento, uma série de “metáforas urbanas” que se expressam através da pintura, da arquitetura, das esculturas, da publicidade, dos prédios, do traçado das ruas e, também, das fotografias<sup>418</sup>. As últimas fontes citadas foram eleitas para compor um estudo de caso sobre Canoas, exposto adiante.

### 3.2.2 Canoas em foco: a cidade registrada através de lentes fotográficas

As coisas das quais nos ocupamos na fotografia estão em constante desaparecimento e, uma vez consumado, não dispomos de qualquer recurso capaz de fazê-las reaparecer.<sup>419</sup>

Talvez o Irmão Lassalista Henrique Justo, quando subiu na torre da Igreja Matriz de Canoas no início da década de 1950 para captar imagens da cidade que observava crescer, nunca tivesse estabelecido contato com a afirmação de Henry Cartier-Bresson, em destaque acima. Guardadas as diferenças entre o Professor Livre-Docente e o famoso fotógrafo francês, o motivo que os impulsionava para o ato de fotografar parecia ser o mesmo. A exemplo de Cartier-Bresson, Irmão Justo acreditava ser importante a perpetuação de determinados cenários diante da possibilidade de seu eminente desaparecimento e declarou:

Eu queria registrar para a História. E eu tinha essa preocupação. Estavam pintando a torre da Igreja, tinha os andaimes e vi que era um conhecido meu que estava fazendo a pintura da torre e aí pensei que fosse bom de subir e ter acesso às várias direções da cidade. Então falei com ele, ele autorizou, subi e tirei as fotos.<sup>420</sup>

As “direções da cidade” de Canoas na década de 1950 já foram registradas ao longo desta narrativa através de inúmeros indícios; sabe-se, pois, da remodelação da área central da cidade e a confirmação desse território como o núcleo político, administrativo e cultural da comunidade. Também já se argüiu a respeito da formação dos grandes loteamentos no Município como alternativas do mercado imobiliário para abrigar o grande contingente

<sup>418</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris – Rio de Janeiro – Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2002. p. 9.

<sup>419</sup> Citado por LEITE, Miriam Moreira. A imagem através das palavras. In: \_\_\_\_\_. **Retratos de família**. São Paulo: Edusp, 1992. p. 36.

<sup>420</sup> FLACH, José Arvedo. Entrevista à Danielle Heberle Viegas, jun. 2009.

populacional que chegou a Canoas no período. Importante é questionar de que modo esses territórios foram representados através da produção de fotografias. Contudo, antes de apontá-los, cabe perguntar: quem foi o fotógrafo responsável pelas imagens?

Dir-se-ia que um migrante pouco comum. José Arvedo Flach nasceu na cidade de Poço das Antas, em 1922. Estabeleceu-se em Canoas em 1934, às vésperas da Emancipação da cidade. Diferencia-se de grande parte das pessoas que elegeram Canoas como moradia naquela década por não ter procurado a cidade como uma alternativa de moradia mais acessível ou mesmo como um novo local de trabalho. José direcionou-se para Canoas em função de seu ingresso no Seminário. Desde então, é conhecido pelo nome que elegeu como Irmão Lassalista, a saber, Henrique Justo. Notável pela intelectualidade adquirida após anos de estudo no Brasil e no Exterior, tornou-se Professor Livre-Docente nas áreas da Psicologia e da Pedagogia.

Antes de partir para o mundo e, depois, para Porto Alegre, onde residiu por muitos anos, Irmão Henrique Justo instituiu o seu legado sobre Canoas que, entre outros aspectos, envolveu a produção de uma série fotográfica sobre a cidade. Segundo consta, o modelo de máquina fotográfica utilizada pelo Irmão Justo para produzir um conjunto de 12 fotografias, do tamanho 6 x 9 cm, de tonalidade preta e branca, foi uma câmera *Rolleiflex*<sup>421</sup>. Segundo o autor, as imagens foram reveladas no Estúdio Bergmann<sup>422</sup>, localizado no centro da cidade de Porto Alegre.

Apesar do aparato, Irmão Justo pode ser classificado como um fotógrafo amador, descrito por Monteiro como um “sujeito sem formação específica e que fotografava visando uma circulação doméstica restrita”.<sup>423</sup> Suas fotografias, no entanto, podem ser compreendidas como aspectos de uma totalidade quando se reflete a respeito da memória que instituíram em relação à cidade de Canoas. Para Pesavento:

(...) a História da imagem urbana contém um relato das formas de sentir, ver e sonhar a cidade (...). O que é interessante de verificar, em termos de identidade e memória, é que, por vezes, essa figuração imagética da cidade pode predominar, com os seus sentidos subjacentes, à cidade concreta habitada pelos homens.<sup>424</sup>

<sup>421</sup> Tomam-se por base os negativos localizados junto às fotografias originais. Acervo MAHLS.

<sup>422</sup> Segundo o Irmão Henrique Justo, o Estúdio Bergmann ficava localizado na Rua Marechal Floriano, no centro da cidade de Porto Alegre.

<sup>423</sup> MONTEIRO, 2007, op. cit., p. 164

<sup>424</sup> PESAVENTO, 2002, op. cit., p. 15.

Neste sentido, é importante compartilhar uma série de questionamentos que alicerçam a problemática da pesquisa, tendo em vista que as fotografias, assim como os depoimentos orais, não se prestam, aqui, somente como ilustrações de um período decodificado a partir de outras fontes; cumprem, mais do que nunca, o papel de indícios principais através dos quais é possível construir conhecimento sobre a temática relacionada. Sendo assim, questiona-se: o que as fotografias podem revelar sobre a urbanização da cidade de Canoas? Como e por que essas fontes foram constituídas? Por quem e para quem foram realizadas? Quais são as intencionalidades presentes no índice fotográfico? Qual imagem e/ou repercussão se deseja passar da cidade de Canoas? Quais são as regiões da cidade mais registradas nos conjuntos de fotografias? A partir de quais ângulos? O que as fotografias estão privilegiando? Como estão privilegiando? Quais os elementos presentes nas fotografias? E quais são os ausentes?

Com a intenção de compreender como essa memória imagética foi elaborada sobre Canoas, recorre-se à própria visualização de algumas das fotografias, associadas ao depoimento oral de seu próprio autor, isto é, o Irmão Justo que, praticamente, fornece legendas às imagens que compôs.



Essa é em direção oeste. Direção do Rio dos Sinos, do alto da torre também. É a Rua Coronel Vicente e de algumas casas de particulares. Bem diferente de hoje. Muito diferente. Realmente havia muita vegetação no meio das casas.

Figura 36 - Vista oeste de Canoas, 1952



Figura 37 - Vista da área central de Canoas, 1952

Já havia casas residenciais e o comércio foi crescendo devagarzinho. Com a população aumentando, é claro que o comércio precisa ampliar, é uma coisa recíproca. Vê-se ali o Café Imperial, o grande prédio, o maior prédio depois do La Salle no centro e, aqui [canto inferior direito] a grande casa comercial de Canoas, a Casa Vargas, que foi destruída num incêndio.



Figura 38 - Vista da zona sudeste de Canoas, 1952

Na direção sul-sudeste. Então aqui [indício de fumaça no canto superior direito] é a Fábrica de Vidros. Vêm-se as construções como eram naquela época quase todas de madeira, todas de um piso só, muito arvoredo no meio, muita vegetação no meio. Ali, parte da base aérea e o V Comar. No fundo, Porto Alegre.



Figura 39 – Vista em direção ao Instituto São José, 1952

Aqui então é o La Salle, como ficou na reforma e ampliação de 1937 a 1939. Aparece melhor, o 'Chateau' [última construção da esquerda], uma mansão particular que os Irmãos compraram. (...). E tu podes ver como era a Victor Barreto, aqui é a esquina com a Rua Muck. Único prédio de material na época, que era um prédio bem pequeno mesmo, a esquina era essa aqui. Não havia prédios, as casas da rua eram todas de madeira.



Canoas era uma cidade de veraneio. As pessoas vinham de Porto Alegre de trem, que ia de manhã e voltava à tarde, e passavam aqui o dia no seu sítio.

Figura 40 – Vista sobre as residências da área central de Canoas e Estação Férrea, direção norte, 1952

Se as perspectivas adotadas por alguns estudiosos da urbanização brasileira através da fotografia forem observadas, as imagens em destaque correspondem às descrições de Lima e Carvalho sobre São Paulo no início do século XX. Segundo as autoras:

(...) as ruas e avenidas são valorizadas como o tema da circulação urbana. A importância da via pública, como coisa física, espacial é atestada pelo destaque da pavimentação, do alinhamento e dos trilhos do bonde em primeiro plano aproximado. Pessoas e veículos, bem como edificações são complementos que não chegam a obliterar a concretude quase palpável do espaço viário.<sup>425</sup>

Em termos de padrões técnicos, as fotos indicadas podem ser classificadas como vistas panorâmicas de cunho paisagístico urbano. Suas características remetem às das fotografias do início do século XX, em que os recursos de estabilidade, tais como a linha do horizonte que ocupa a parte superior da fotografia, marcando uma divisão equitativa entre céu e terra. Além disso, foi identificada a ausência de transeuntes, de automóveis e de qualquer tipo de circulação e/ou de mobilidade urbana, característica pouco recorrente nos padrões fotográficos da década de 1950. Todavia, em relação a Canoas, em específico, o que indicam essas fotografias?

Vale frisar que os registros foram produzidos do alto da Igreja Matriz de Canoas em direção ao Centro da cidade. Embora a visibilidade obtida a partir da torre da Igreja permita captar múltiplos ângulos, o foco das imagens é somente a área central do Município, mais

<sup>425</sup> LIMA, Solange Ferraz de; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **Fotografia e Cidade**: da razão urbana à lógica de consumo: álbuns da cidade de São Paulo, 1887-1954. Campinas: Mercado das Letras; São Paulo: FAPESP, 1997. p. 154.

precisamente, a expansão dessa área a partir de algumas vias arteriais. Nesse quesito, as fotografias do Irmão Henrique Justo estão confirmando o Centro e as instituições que abriga como as principais referências da cidade de Canoas na metade do século XX. E que instituições seriam essas? Ora, grande parte de locais citados outrora nessa narrativa podem ser visualizados através das imagens produzidas pelo Irmão Justo. São exemplos disso: a Estação da Linha Férrea; o Instituto São José; o Bar Avenida (posteriormente denominado Café Imperial); a Praça da Bandeira; a Casa Vargas e a Base Aérea da cidade.

Além das imagens já compartilhadas, considera-se primordial a exposição de uma última fotografia, produzida a partir de mais um local referencial — o Instituto São José, onde residia Irmão Justo, em direção ao *outro lado* dos trilhos que cortavam a cidade.



Figura 41 – Vista sobre a Igreja Matriz de Canoas, a Praça da Bandeira e o Instituto das Irmãs de Notre-Dame a partir do Instituto São José, 1952

Como é possível identificar, a linha férrea que separava a cidade não formava uma barreira para as lentes do Irmão Henrique Justo que captou, em um só clique, a Igreja Matriz de Canoas e a casa paroquial, logo ao lado; parte da Praça da Bandeira, situada à frente; ainda, o prédio do Instituto das Irmãs de Notre-Dame, à direita.

O interesse direcionado ao Centro da cidade — pelos índices de seu progresso representado pela verticalidade urbana — dispensa, por outro lado, a atenção às demais regiões de Canoas. Outros territórios da cidade existiam, é sabido — mas talvez não para um

migrante que, a partir dos 12 anos de idade, passou a viver em um Seminário localizado no coração da cidade.

Mas o que não captaram as lentes fotográficas do Irmão Justo, a memória de outro Irmão Lassalista resguardou. Irmão Norberto Nesello auxilia na reconstrução do contexto da época através de sua narrativa oral:

Eu diria que não se circulava pelos bairros, pois um seminarista não era muito de circular. O nosso grande caminho era daqui da instituição até o Capão do Corvo. Depois dos anos cinqüenta (1950) quando eu comecei a lecionar, aí comecei a dar voltas mais para os Bairros. Conheci Niterói, que já estava começando a ser urbanizado nos anos trinta e cinco (1935), trinta e seis (1936), com ruas bem traçadas e por diante. O Harmonia que vem lá pelos anos cinqüenta (1950) era um arrozal. Rio Branco começa a ser povoada. Uma instituição importante era o Frigorífico Nacional da Rio Branco. O Mathias Velho ainda era um arrozal, começou a ser povoado também. A São Luiz e o Guajuviras começaram mais aí pelos anos setenta (1970), oitenta (1980), graças a uma onda de migração importante de pessoal que vem do interior. Os terrenos eram baratos, preços favoráveis, então muita gente se estabeleceu.<sup>426</sup>

Os depoimentos e as fotografias arrolados realçam como as práticas de sociabilidade na Canoas da década de 1950 puderam destacar as diferentes temporalidades instituídas na cidade a partir de um processo de urbanização específico. Esse processo acabou por dotar Canoas de uma historicidade igualmente exclusiva, caracterizada por uma mobilidade territorial sempre relacionada a uma mobilidade populacional na cidade. Via de regra, tais práticas e temporalidades indicaram, também, sementes de projetos que encontrarão a sua forma integral nas décadas seguintes em Canoas; irão permanecer, certamente, sendo reelaborados a partir de múltiplas transformações praticadas junto aos territórios da cidade na segunda metade do século XX. Tal temática será brevemente encaminhada na próxima seção deste trabalho, que também o finaliza.

### 3.3 A propósito do(s) futuro(s) da cidade: Canoas e o(s) seu(s) passado(s) pela frente

Passadas três décadas do início do processo de urbanização de Canoas que se vislumbrou analisar, pontuado pela final da década de 1950, resta indagar: como a cidade de Canoas irá apresentar-se no período seguinte? Batendo à porta dos anos 1960, retoma-se um argumento ainda na Introdução deste estudo: a de que esse decênio forma, a partir de uma

<sup>426</sup> Depoimento oral concedido à Danielle Heberle Viegas, no dia 19 de junho de 2009, com duração de 1h e 30 min., realizado nas dependências do Centro Universitário La Salle.

série de práticas concomitantes, uma zona de fronteira entre distintas fases da urbanização de Canoas. Deste modo, é imprescindível o questionamento de tais práticas.

Alguns indícios já foram rastreados no capítulo anterior, dedicado à década de 1950: o incentivo persistente à industrialização da cidade, o controle dos loteamentos (e, conseqüentemente, da imagem de cidade dormitório), a preocupação com a memória e com a identidade da urbe e com as demais implementações que apontavam para a consolidação do projeto de cidade industrial para Canoas.

Ressalta-se, de imediato, uma diferenciação bastante expressiva das fontes de pesquisa solicitadas: reflexo da maior atenção dispensada para a solução de problemas urbanos por parte da Prefeitura, a documentação pública impõe-se quantitativamente, sobretudo aquela relativa à Secretaria de Obras e Viação do Município. O órgão já existia anteriormente; entretanto, era uma espécie de espectro que só compartilhava as suas resoluções — quase nunca implantadas de fato —, através de matérias de jornais que acordavam com o discurso governante.

O exemplo mais claro dessa imposição do Poder Público frente ao Privado é constatado através da documentação cartográfica referente à década de 1960. Se até então se lidou, majoritariamente, com Plantas e com mapas produzidos pelas Sociedades Territoriais e Imobiliárias, os loteamentos da cidade de Canoas apresentaram-se, a partir disso, organizados e assinados por engenheiros e por técnicos responsáveis vinculados à Prefeitura Municipal da cidade. Nessa direção, pode-se assinalar a existência de, pelo menos, 70 Plantas relativas aos loteamentos da cidade, com datação a partir da década de 1960.<sup>427</sup> Aqui se tem Canoas tentando desenhar o seu futuro através de seu passado, pois só se tratou de mapear no papel aquilo que há tempos já havia sido realizado nas ruas.

Paralela às medidas de contenção do fortalecimento de Canoas como uma cidade dormitório, estava a idéia de sua substituição por uma cidade industrial. A Legislação da época também fez valer tal projeção. Em 1961, a Lei n. 665 autorizou a redução de 30% nos lançamentos de impostos sobre indústrias; ela foi seguida, já em 1962, pela Lei n. 739 que isentava totalmente de tributação

as pessoas jurídicas que se estabelecerem no Município, para produção de equipamentos eletromecânicos, sub-produtos ou produtos congêneres, que possuam capital mínimo de CR\$ 10.000.000,00, ou empreguem um mínimo de 100 operários.

Ao que tudo indica, os incentivos fiscais aceleraram o processo de construção da cidade industrial. Um mapa datado de 1961 dá, inclusive, a uma grande área de terras situada

---

<sup>427</sup> Essas Plantas estão localizadas na Mapoteca do Instituto Canoas XXI.

ao norte do Município tal designação.<sup>428</sup> Destaca-se, neste sentido, aquela indústria que foi considerada o maior símbolo de Canoas como uma cidade industrial: a Refinaria Alberto Pasqualini, que foi inaugurada no Município em 1968.

Pode-se inferir, por outro lado, que o Poder Público desejou mais estar no controle da execução de tais loteamentos do que propriamente contê-los. Os anos de 1960, afinal, irão assinalar várias parcerias entre as escalas municipal, estadual e nacional, voltadas às políticas públicas de habitação. A mais popular delas foi o Banco Nacional de Habitação, o famoso BNH, que se fez presente em Canoas, sobretudo na expansão da Vila Igara.

O recém mencionado ano de 1968 marca, também, o início do planejamento da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), que veio a ser instituída oficialmente em 1973. Segundo dados<sup>429</sup>, a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) foi elaborada, assim como outros centros urbanos brasileiros, com a finalidade de desenvolver regiões próximas às capitais para que as atividades e os serviços fossem descentralizados. Tal fenômeno não foi somente local, pois foram criadas, na ocasião, oito regiões metropolitanas<sup>430</sup> no Brasil. Para ejane Penna: “Na realidade, Canoas sofreu o mesmo processo ocorrido nas diversas regiões do país, ou seja, mudanças no formato das redes urbanas regionais, com peso crescente das aglomerações urbanas metropolitanas e dos centros urbanos médios”.<sup>431</sup>

A especialização do Poder Público para tratar de assuntos urbanos, aliás, parece ter sido uma constante na época. A Legislação mais uma vez revelou-se como uma fonte de pesquisa profícua, ao permitir o acompanhamento da criação de setores voltados para gerenciar a expansão urbana de Canoas. Assim, destacam-se a Lei n. 818/63, que autorizou o Poder Executivo a criar um “conselho técnico para o planejamento urbanístico, dedicado a criar o Plano Diretor de Canoas”; a Lei n. 993/65, que fundou, efetivamente, o Conselho Municipal de Urbanismo; a Lei n. 999/65, que abriu crédito especial para a realização de um estudo tipográfico de Canoas; a Lei n. 1112, já de 1968, que instituiu o Secretariado Técnico de Planejamento Municipal; a Lei n. 1448/72, que criou um grupo executivo para o Plano de Desenvolvimento Urbano de Canoas; e, enfim, a Lei n. 1447, de 1972, que aprova o Plano Diretor da Cidade de Canoas, quarenta anos após a abertura da primeira rua de seus loteamentos.

---

<sup>428</sup> Mapa da “Cidade Industrial”. Acervo UPHAM-Canoas.

<sup>429</sup> FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). **Região Metropolitana de Porto Alegre:** informação e análise. Porto Alegre: FEE, Metroplan, 1988.

<sup>430</sup> No mesmo período, foram oficializadas as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, além da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, criada em 1974.

<sup>431</sup> PENNA, 2006, op. cit., p. 11.

Há de se ressaltar, ainda sobre a década de 1960, a respeito da relação entre práticas políticas e urbanísticas, já que, a partir de 1964, o território da cidade passou a ser considerado, novamente, Área de Segurança Nacional. Em 1969 foi (re)inaugurado um logradouro público que veio a se tornar um dos principais símbolos da cidade: era a chamada *Praça da Avião* que, não por acaso, recebeu da Força Aérea o seu principal elemento de destaque. A Praça, que anteriormente era chamada de *Praça La Salle*, foi nominada *Praça Santos Dumont* ou, popularmente, *Praça do Avião*.

Acredita-se que os elementos brevemente destacados tenham sido legitimadores de uma nova fase de expansão urbana da cidade de Canoas, marcada por paradigmas e por referências adversas àquelas que estabeleceram uma continuidade entre as seções anteriores. Sem sombra de dúvida, a urbanização de Canoas desafiou horizontes ainda maiores, cujas proporções foram tão grandes quanto a sua problematização seria para esta pesquisa. Neste sentido, encaminham-se as considerações finais deste estudo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou responder à seguinte indagação: quais foram as especificidades do desenvolvimento da cidade de Canoas, sob o ponto de vista urbano, entre as décadas de 1930 e 1960? Tal pergunta, apesar de delimitada, suscitou uma série de desdobramentos quando aliada ao problema de estudo que a configura. Isso implica declarar que as inferências aqui encaminhadas só fazem sentido diante das problematizações que as postulam e das fontes de pesquisa que as sustentam. Propõe-se, nessa direção, a retomada de questões basilares compartilhadas na Introdução desta narrativa; a partir delas, apresentam-se conclusões.

Reporta-se, de imediato, às principais referências urbanas anunciadas sobre a cidade de Canoas, que são: cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial. Quando das considerações iniciais deste texto, chamou-se a atenção para a importância dessas tipologias, observada a sua recorrência em bibliografias especializadas. Ainda na Introdução, identificou-se que tais referências frequentemente são aplicadas apenas como recursos narrativos quando da escrita da História de Canoas. Durante a efetivação desta pesquisa, aquilatou-se, contudo, que essas noções possuíam não apenas respaldo historiográfico mas também documental, sendo constante a sua citação em jornais e documentos de época.

Essa nova situação encaminhou a conclusão de que as referências de cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial não se constituíram, apenas, como elementos inativos junto ao processo de urbanização do Município de Canoas. Uma vez situadas em seu contexto de produção, passou-se a compreender tais categorias, também, como possíveis projetos para a construção do futuro da cidade de Canoas, que esteve pautado pela e na urbanização.

Não foi, contudo, a admissão dessas categorias como projetos — e não somente como referências estéticas junto ao processo de urbanização — que garantiu a elaboração de uma abordagem diferenciada a respeito da temática em foco. Afinal de contas, a Historiografia local usualmente se ocupou dessa tarefa, ao interpretar o desenvolvimento de Canoas a partir de uma sucessão cronológica. De acordo com essa sucessão, cada projeto é reconhecido como uma substituição de uma referência anterior. A explicação mais popular, neste sentido, é a de que Canoas se desenvolveu a partir de uma “evolução”, no qual a expressão “de cidade veraneio à cidade industrial” é a que mais figura.

Um olhar atento sobre a totalidade do *corpus* documental selecionado permitiu inferir, entretanto, que esses projetos não substituíram um ao outro no processo de desenvolvimento

urbano da cidade — articularam-se, antes, concomitantemente. Assim, pode-se entender práticas relacionadas ao projeto de Canoas como uma cidade veraneio ainda na década de 1960 — quando Canoas se supunha um pólo industrial —, através da confirmação do território ao redor da antiga estação de trem como o Centro Cívico da comunidade; igualmente, foi possível identificar nos anos 1930 os múltiplos começos da consolidação de Canoas como um reduto dormitório, ainda que essa imagem seja reforçada somente a partir de 1950. Essas informações destituem as fronteiras restritas fomentadas pela Historiografia de que do início do século XX até os anos trinta Canoas esteve pautada somente por práticas compositoras da cidade veraneio; ainda, de que as décadas de 1940 e 1950 fazem menção unilateralmente à idéia de cidade dormitório e, daí em diante, o projeto norteador de Canoas é o da cidade industrial.

Tais interpretações recorrentes, afinal, não encontram respaldo nas fontes averiguadas. Conforme se adiantou, a documentação aponta para o convívio desses projetos no transcorrer do período averiguado; tal convívio, no entanto, não é sinônimo de ajustamento e exatidão: há preponderância, em determinadas ocasiões, de um projeto sobre o outro. A diferença está situada, porém, na interpretação retida a partir disso. Em vez de se clamar em nome da homogeneidade, trabalhou-se ao longo deste trabalho em favor da demonstração de que, apesar de um projeto ser respaldado por um maior número de práticas em uma época, isso não significa que as demais referências — e as temporalidades que elas representam — estivessem destituídas daquele momento histórico.

A adoção de uma perspectiva centrada em diferentes temporalidades rompe, de tal modo, em primeira instância, com um olhar evolutivo cadenciado sobre a urbanização de Canoas. Deduziu-se que tal ponto de vista legítima, por sua vez, uma visão anti-patrimonial sobre a cidade, pois soterra os resquícios das cidades do passado (no caso, a cidade veraneio) em prol da valorização da cidade do futuro (a cidade industrial).

Por outro lado, a tentativa de se identificar minimamente outras temporalidades e projetos evidenciou os desníveis que podem ocorrer entre formas econômicas, culturais e sociais em uma cidade: conferiu-se que a Canoas da década de 1960 detinha a terceira maior densidade populacional do Estado, embora não possuísse recursos econômicos que amparassem a sua população. Do mesmo modo, ainda na década de 1930, estabelecimentos como os Frigoríficos Nacionais Sul Rio-Brasileiros instalados na cidade, angariavam (i)migrantes para dar conta das ofertas de trabalho disponíveis.

A diferenciação da abordagem que aqui foi proposta não está, portanto, somente no reconhecimento das principais referências urbanas de Canoas como projetos de legitimação

do futuro da cidade, mas na identificação das diferentes temporalidades embutidas na construção desses projetos; temporalidades que, por sua vez, puderam ser analisadas através de práticas que se consideraram como basilares ao estudo da urbanização da cidade.

Uma vez esclarecida a importância da compreensão das referências sobre Canoas como chaves de análise essenciais para o estudo do desenvolvimento urbano da cidade — e da sua conseqüente influência na configuração desta pesquisa como um todo —, retorna-se, então, à questão inicial que indagava sobre as especificidades da urbanização de Canoas entre os anos de 1929 e 1959.

Vislumbrou-se a tentativa de um estudo de Hermenêutica e, como tal, pautado em uma interpretação específica. Essa interpretação deduziu, a partir de um diálogo com as fontes de pesquisa, que as décadas de 1930, 1940 e 1950 constituíram a fase germinal da urbanização de Canoas. As principais fissuras nos territórios da cidade, afinal, foram realizadas ao longo dessas décadas, como, por exemplo, a formação primitiva daqueles que vieram a constituir os Bairros da cidade; a definição espacial dos principais logradouros e prédios públicos e o despertar para uma idéia cidadina. Desta maneira, afirma-se ser tal *intermezzo* temporal um espaço de construção do(s) futuro(s) da cidade.

Esse espaço *urbano* de construção foi notadamente marcado por sua vinculação com o setor privado, sabendo-se que o processo de urbanização da cidade de Canoas, até o limiar da década de 1960, ocorreu predominantemente desvinculado de qualquer interferência pública de Poder. A cidade teve a sua urbanização pautada, naquele momento, pela iniciativa de sociedades territoriais e imobiliárias. Tal característica fez com que o seu desenvolvimento urbano não tenha envolvido a produção de símbolos e de patrimônios coletivos, tampouco estivesse orientado por pressupostos urbanísticos e científicos.

Outro fator que responde à questão de como foi regulada a urbanização da cidade de Canoas nas três décadas indicadas é aquele que considera a articulação entre os âmbitos municipal, estadual e nacional nos contextos indicados. Essa articulação não foi sincrônica, tampouco regular. Entretanto, identificou-se um expressivo alinhamento entre essas escalas, sobretudo, a partir dos anos de 1950; é, nessa direção, um sinalizador do que veio a ser característico no Brasil nas décadas seguintes: a cooperação entre as diferentes dimensões do Poder Público na realização de ações urbanas nas cidades do País, cujo exemplo maior foi o Banco Nacional de Habitação (BNH).

Ainda dentro dessa pauta, afirma-se que essas escalas são sempre relacionais e não podem ser analisadas isoladamente. A visão histórica, quando orientada nesse sentido, evita a busca por determinismos no processo de urbanização da cidade. Desta forma, se, no século

XIX, a instalação da linha férrea favoreceu o povoamento da região, o notável crescimento populacional que a cidade acompanhou ao longo do século XX esteve vinculado às (i)migrações diversas, ligadas tanto a dinâmicas locais quanto nacionais e globais; além disso, o seu desenvolvimento industrial está estritamente vinculado à sua posição geográfica. Assim, se a localização de Canoas foi determinante, isso só ocorreu em relação a acontecimentos correlatos que tornaram a cidade um pólo residencial e industrial à época, como a expansão — específica — de Porto Alegre a partir de sua zona norte. Faz-se correspondência, destarte, ao problema de pesquisa indicado, em um primeiro momento, de que a urbanização de Canoas só pode ser entendida a partir de sua relação com os processos de metropolização e de (i)migração que envolveram a cidade no período.

A associação às três principais referências que Canoas possui em seu desenvolvimento (cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial) possibilitou um entendimento integrado dessas categorias com os processos de urbanização e de metropolização da cidade bem como as diferenciações entre as escalas e contextos em que as (i)migrações estiveram incluídas. Desta forma, a princípio, a mobilidade populacional esteve associada à utilização de Canoas como um ponto de veraneio pela elite porto-alegrense, questão imediatamente ligada ao âmbito local. Já posteriormente se acompanhou, através de um estudo de caso sobre o Bairro Niterói, a construção de uma zona de fronteira entre diversos processos concomitantes na segunda metade do século XX, seja em dimensão global, nacional ou regional. E, por fim, flagrou-se a busca de trabalho em indústrias do Município, processo esse estreitamente ligado às migrações intermunicipais.

Conclui-se, então, ser o tempo uma categoria crucial para essa análise, visto que ele forneceu o sentido histórico aos elementos a partir dos quais se buscou construir este estudo, bem como estabeleceu um olhar cruzado entre as diferentes décadas abarcadas na presente pesquisa. Parte-se, agora, para o registro de algumas inferências próprias a cada capítulo desta dissertação.

O primeiro capítulo evidencia a gênese da formação urbana de Canoas como uma cidade. Primeiramente, devido à abertura do primeiro loteamento; mas, também, porque ainda durante essa década o povoado passou a se identificar como um território formado por diversas vilas e, portanto, como uma cidade. Fator de destaque, nesse contexto, foi a produção da primeira Planta que buscou registrar todos os territórios da comunidade, em 1935. Porque tal década é marcada pela fase inicial da configuração urbana de Canoas, buscou-se aqui assinalar a origem das referências compositoras dos projetos cogitados como sendo os balizadores do futuro do Município.

Notabilizaram-se, assim, distintos cenários que, confrontados frente a frente através de espelhos, formaram um verdadeiro caleidoscópio. A Canoas dos anos 30 permanecia familiarizada com a sua imagem de cidade veraneio, a partir de suas mansões e chácaras localizadas em sua área central. Ao mesmo tempo, residia em meio à corrente de industrialização nacional que tomava o Brasil da época, com a instalação dos Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros dentro de seus limites distritais. Canoas reconhece, ainda, o passado de seu futuro, ao acompanhar a criação dos primeiros Bairros da cidade, direcionados, em sua maioria, para a construção de moradias para operários que iam dia após dia trabalharem na capital e só retornavam a Canoas, justamente, para dormir. Apesar de se ter assinalado os eventos da instalação do Terceiro Regimento de Aviação e a formação de uma Comissão Pró-Melhoramentos no povoado, constatou-se que a Emancipação municipal de Canoas, ocorrida logo em 1939, esteve relacionada a conjunturas mais profundas, como as citadas acima.

A segunda parte viabilizada nesta pesquisa correspondeu à investigação dos processos relacionados à primeira década em que a cidade foi emancipada. Foram identificados esforços para a consolidação da idéia de “cidade” que, como se referiu, foi gerada ainda na década de 1930. Questão pontual foi a tentativa utópica de construção de uma “cidade ideal”. Mais do que nunca, os territórios que não contribuíam para o fortalecimento da Canoas independente e próspera deveriam ser modificados ou, de fato, consumidos do mapa da cidade. A respeito disso, tem-se um duplo movimento: de inclusão e de exclusão de territórios da urbe conforme o projeto a ser trabalhado.

Notabilizou-se, dentro desse contexto, o pensamento urbanístico de Ruy de Leiria em relação a Canoas. Foi inovador e merece a sua inclusão nesta Conclusão, pois as suas Plantas são representações expressivas das construções temporais a partir das quais a pesquisa está balizada e foram apresentadas e trabalhadas aqui de forma inédita. Resistiram, enfim, à lógica dissipada até a atualidade de adotar como referência em elaborações cartográficas sobre a cidade de Canoas o sentido norte-sul, simbolizado pela linha rodoviária e pela férrea. Os seus projetos foram um marco, também, por terem sido, até a data limite deste texto, as únicas elaborações sobre Canoas, criadas por um urbanista e não por empresas privadas. Dentro desse âmbito, foi designada toda uma ciência voltada ao planejamento da urbe; adotaram-se modelos universais, teorias comparativas e, oportunamente, uma atenção maior para o bem público, na tentativa de integrar espaços, de preservar áreas verdes, de valorizar logradouros coletivos, etc.

Como o Pré-Plano para a cidade de Canoas e o Projeto de Reurbanização nunca saíram do papel, acabaram respaldando a principal conclusão deste trabalho em relação à urbanização

de Canoas no período entre 1930 a 1960: o seu caráter fragmentado e privado. Certamente, o estudo de permanências e de continuidades deflagrou um exercício interessante em uma cidade de crescimento tão acelerado. Igualmente, chama-se a atenção para a urgência da realização de estudos que aprofundem as relações políticas em Canoas no período indicado, devido à sua constante menção como um fator de grande influência na organização urbana da cidade.

Ressaltaram-se, assim, as contribuições trazidas devido ao uso da metodologia da História Oral. Elas foram especialmente enfatizadas no terceiro e último capítulo da narrativa compartilhada. A utilização de depoimentos orais permitiu que se tratasse não somente de (i)migração e território mas ainda da articulação entre mobilidade populacional e territorial na cidade na metade do século XX. Igualmente, pode-se trazer uma contribuição no sentido de revelar algumas identidades daqueles usualmente tratados apenas como números em estatísticas. Além disso, ficou claro que as (i)migrações relacionadas à cidade de Canoas foram múltiplas, assim como os territórios transformados em razão desses movimentos populacionais.

Podem-se desconstruir, deste modo, alguns lugares comuns tanto no sentido de que a população de Canoas à época era formada por migrantes pobres advindos do interior do Estado quanto em relação aos loteamentos da cidade que os abrigavam, usualmente destacados por sua baixa infra-estrutura. Pelo contrário: foi evidente, pois, a presença de estrangeiros. Embora a imigração no período não tivesse respaldo do Estado, notabilizou-se a formação de redes de contato e de sociabilidade étnica; igualmente, Canoas possuía disponíveis núcleos habitacionais diferenciados daqueles conhecidos por estarem suscetíveis às enchentes.

Finaliza-se considerando que a construção dos territórios de existência dos (i)migrantes junto à realidade urbana vivenciada fornece inúmeras possibilidades de pesquisa senão as aqui apontadas, tais como as permanências, as rupturas, as segregações e as formas de sociabilidade ligadas a esses processos. Igualmente, encaminha-se a importância de pesquisas vindouras que tentem dar conta das diferentes ocupações e dos usos dos territórios de Canoas a partir de um recorte cronológico mais amplo; afinal, conforme se destacou, a partir da década de 1950, outros loteamentos da cidade começaram a ser explorados, dessa vez com a intervenção do Poder Público. Ainda dentro desse âmbito, ressalta-se a temática das sociabilidades. Longe de tentar dar conta da totalidade e da diversidade que envolveu o exercício do lazer e do convívio social em Canoas naqueles tempos, a discussão serviu ao propósito de ser uma interlocutora ao assunto principal que aqui se expôs: a urbanização de

Canoas. Acabou por respaldar os diferentes tempos existentes na cidade a partir de zonas de fronteira geradas entre os seus Bairros, ainda que tais limites sejam móveis e flexíveis.

O estudo aqui exposto tentou contribuir para o suprimento de uma lacuna historiográfica relativa aos estudos sobre cidades metropolitanas no âmbito da História Urbana; igualmente, caracteriza-se por seu caráter principiante quanto ao estudo acadêmico da História da cidade de Canoas. Ressalta-se, deste modo, que o trabalho tratou de abordar alguns dos principais aspectos que envolveram a urbanização da comunidade no período proposto. Neste sentido, o texto foi formulado como um encaminhador de pesquisas mais específicas, que certamente podem ser aprofundadas a partir de algumas temáticas contempladas brevemente, sob pena de se ultrapassarem os limites e o objetivo de uma Dissertação de Mestrado. E quais possibilidades seriam essas? À guisa de uma conclusão, destacam-se alguns desdobramentos.

Segundo se argüiu, o assunto cuja incorporação foi a mais provocadora de pesquisas correlatas é o das referências urbanas sobre a cidade de Canoas. Em primeiro lugar, pela reconfiguração que o seu estudo trouxe à problemática inicial desta pesquisa que, inclusive, não dimensionava a sua importância. Tais categorias evidenciaram a necessidade do estabelecimento de um estudo temático e não cronológico sobre a urbanização da cidade de Canoas, dada à inoperância com a qual esta pesquisa, por vezes, deparou-se, diante da tentativa de agrupar práticas comuns a determinadas épocas.

A incorporação das referências de cidade veraneio, cidade dormitório e cidade industrial obedeceu a critérios historiográficos. Em outras palavras, essas referências foram incluídas porque são aquelas mais mencionadas pelas produções locais voltadas ao estudo da História de Canoas. Encontram respaldo, também, em produções sobre outras cidades, podendo ser consideradas verdadeiras categorias de classificação urbanas.

O contato com as fontes de pesquisa revelou, contudo, a existência de outras referências não-citadas pela Historiografia local ou por análises urbanísticas. Essas referências são as de *cidade operária*, *cidade celeiro*, *cidade negra* e *cidade rural*. Estão relacionadas a práticas como a de Canoas abastecer de hortifrutigranjeiros à Capital e de abrigar territórios que vieram a ser reconhecidos, na atualidade, como remanescentes de quilombos. Essas pontualidades são encaminhadoras de estudos que buscam refletir sobre o esquecimento sobre essas categorias no estudo da urbanização de Canoas, embora, por vezes, elas possam ser contempladas isoladamente. Ainda com esse propósito, pensa-se ser interessante o estudo do processo de tradição criado a partir dessas categorias na cidade de

Canoas, em específico — e não a sua trajetória independente, o que já fizeram muitos estudos do Urbanismo.

Quanto às conclusões advindas da pergunta inicial em relação ao objeto de pesquisa elencado, agrega-se a possibilidade da realização de um estudo que tenha a intenção de refletir sobre a influência que o tipo de urbanização específica a que Canoas esteve submetida — dominada pelo âmbito privado e pela dispersão — teve no processo de construção de Memória, de História e de Identidade cidadina. Ainda nesse sentido, destaca-se a contribuição que esta análise buscou agregar aos estudos urbanos brasileiros no sentido de evidenciar outro ritmo de urbanização, senão aquela cadenciada pelos exemplos das cidades capitais, reformadas sucessivamente ao longo do século XX, usualmente a partir de modelos europeus.

Canoas, ao contrário, não foi reformada: já nasceu sob o signo da urbanização. O estudo da temporalidade adversa proveniente desse processo é encaminhador de estudos comparativos entre cidades metropolitanas brasileiras e sul-rio-grandenses, usualmente interpretadas a partir de uma mesma continuidade urbana, mero desdobramento da expansão da metrópole capital. Ora, provou-se que Canoas apresenta especificidades próprias, como o seu uso de cidade veraneio no passado, fator que não se estende a outras cidades metropolitanas. Possibilitou-se, portanto, que Canoas seja interpretada, a partir de suas semelhanças, mas também a partir de suas diferenças em relação a outras cidades brasileiras.

Dentre o mundo de perspectivas resguardadas para o estudo da História de Canoas, procurou-se dar conta de uma, a saber, que foi a primeira fase de urbanização da cidade. Permanece a lacuna, no entanto, das fases subseqüentes àquela que foi abordada, em que as questões mais latentes que se impõem são, sobretudo, a das articulações que irão estabelecer-se em relação às atividades urbanísticas já consolidadas na urbe. Em tempo, conforme se ressaltou, dos processos balizadores da construção da memória ao esquecimento e da identidade na cidade na segunda metade do século XX. O trabalho é finalizado, assim, apontando para a multiplicidade de passados e de futuros possíveis de serem configurados e interpretados em relação à urbanização de Canoas. Os mapas dessas narrativas ainda estão por serem elaborados.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU, Luciano Aronne de. **Um olhar regional sobre o Estado Novo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007.

ANGOTTI-SALGUEIRO, H. . The city as artifact: representations and realities. **Center 19 Record of Activities and Research Reports**, Washington, v. 1, p. 37-40, 1999.

\_\_\_\_\_. A cidade, artefato cultural do tempo e do espaço. In: CARLOS, Anna F. Alessandri; LEMOS, Amália I. Geraiges (orgs.). **Dilemas urbanos**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 105-109.

\_\_\_\_\_. **Cidades capitais do século XIX**: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos. São Paulo: Ed. da USP, 2001.

BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

BARBOSA, Letícia Maria. **A topofilia da Vila do IAPI**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, UFRGS, 2007.

BARCELLOS, T.;; JARDIM, M. Migração e divisão social do espaço na Região Metropolitana de Porto Alegre. **Indicadores Econômicos FEE**, Porto Alegre, v. 35, n. 1, p. 121-136, ago. 2007.

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis: Vozes, 2007.

BÉDARIDA, F.. Tempo presente e presença na História. In: FERREIRA, Marieta de M.; AMADO, J.(orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1996

BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi de (org.). **Cidade: História e desafios**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2002a. p. 16-35.

\_\_\_\_\_. Saberes sobre a cidade. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi de (org.). **Cidade: História e desafios**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2002b.

\_\_\_\_\_. **As palavras da cidade**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001.

\_\_\_\_\_. História e Historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos César de (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998.

\_\_\_\_\_. A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Salvador, v. 6, n. 2, p. 9-26, 2004.

BRUM, Rosemary Fritsch. **Uma cidade que se conta**: imigrantes italianos e narrativas no espaço social da cidade de Porto Alegre (1920 - 1937). São Luís: EDUFMA, 2009.

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo Perspectiva**, v.19, n.4, p.48-63, out./dez. 2005.

CALABI, Donatella. História do Urbanismo e da cidade. Entrevista. **Vitruvius** jul/ago/set, 2003, ano 4, v. 15, p. 18. Disponível em: <[http://www.vitruvius.com.br/entrevista/calabi/calabi\\_6.asp](http://www.vitruvius.com.br/entrevista/calabi/calabi_6.asp)>. Acesso em: nov. 2009.

CAMARGO, Dilan D'Ornellas. **Centralização e intervenção**: padrão político e institucional do Estado Novo no Rio Grande do Sul – o Conselho Administrativo do Estado. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, UFRGS, 1983.

CARRION, Otilia K. Mercado imobiliário e padrão periférico de moradia: Porto Alegre e sua Região Metropolitana. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 10, n. 2, p. 225-250, 1989.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Folha de São Paulo, 2003.

CARVALHO, Ana Paula Comin de. De “Planeta dos Macacos” à “Chácara das Rosas”: de um território negro a um quilombo urbano. In: SILVA, Gilberto Ferreira da; SANTOS, José Antônio dos; CARNEIRO, Luiz Carlos da Cunha. **RS negro**: cartografias sobre a produção do conhecimento. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

CATROGA, Fernando. Uma história sem rostos. In: \_\_\_\_\_. **Os passos do homem como restolho do tempo** – Memória e fim do fim da História. Coimbra: Edições Almedina, 2009.

Cem Anos de Germanidade no Rio Grande do Sul (1824-1924). São Leopoldo: Editora da UNISINOS, 1999, [1924].

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Pesquisa histórica e análise de conteúdo: pertinência e possibilidades. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 28, n. 1, p. 183-194, 2002.

\_\_\_\_\_. **Italiano na cidade**: imigração itálica nas cidades brasileiras. Passo Fundo: Editora da UPF, 2000.

\_\_\_\_\_. Nas entrelinhas da narrativa: vozes de mulheres imigrantes. **Estudos Ibero-Americanos**, v.32, n.1, p. 63-73, 2006.

\_\_\_\_\_. **De pioneiros a cidadãos**: imagens da imigração italiana no Rio Grande do Sul: (1875-1960). Porto Alegre: Consulado Geral da Itália, 2005.

\_\_\_\_\_. **O italiano da esquina**: meridionais na sociedade porto-alegrense e permanência da identidade entre moraneses. Tese, Doutorado em História, São Paulo, USP, Fac. de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1990.

CORSINI, Leonora. Repensando a identidade no contexto das migrações. **Psicologia e Sociedade**, Porto Alegre, v. 18, n. 3, 2006.

CORREIA, Telma de Barros. Moradia e trabalho: o desmonte da cidade empresarial. **Anais do Sétimo Encontro Nacional da ANPUR**, Recife, v. 1, p. 715-727, 1997.

CORREIA, Telma de Bastos; GUNN, Phillip. O Urbanismo: a Medicina e a Biologia nas palavras e imagens da cidade. In: BRESCIANI, Maria Stella. **As palavras da cidade**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001.

DE FARIA, Octávio Augusto. **Dicionário Geographico, Historico e Estatistico do Rio Grande do Sul**. Editora Pelotas Diário Popular, 1907.

DOEUK, Sybil Safdie. **Memória e exílio**. São Paulo: Escuta, 2003.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Premissas para o estudo da memória coletiva no mundo urbano contemporâneo sob a ótica dos itinerários de grupos urbanos e suas formas de sociabilidade. **Iuminuras**, Porto Alegre, v. 2, n. 4, 2001.

ESCOBAR, Aluizio Palmeiro de. **História de nossos Prefeitos**. v. 2. Canoas: Fundação Cultural de Canoas, 1999. p. 8. (Série Documento).

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. História da cidade e do Urbanismo no Brasil: reflexões sobre a produção recente. **Cienc. Cult.**, São Paulo, v. 56, n. 2, abr. 2004.

FERRARETTO, Maria Karina. **Os jornais “O Cruzeiro” e “O Canoense” e o processo de emancipação de Canoas**. Trabalho de Conclusão de Curso, Graduação em Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Porto Alegre, UFRGS, 2005.

FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e História Oral. **Topoi**, Rio de Janeiro, p. 314-322, dez. 2002.

FIALHO, Daniela Marzola. **Cidades visíveis: para uma História da Cartografia como documento de identidade urbana**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, UFRGS, 2010.

FONTOURA, Edgar Braga da. **História de nossos Prefeitos**. v. 1. Canoas: Fundação Cultural de Canoas, 1998. p. 29. (Série Documento).

FORTES, Alexandre. **Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, UNICAMP, 2001.

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João B. S. **História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, 1963.

FOURCAUT, Annie. L’Histoire Urbaine de la France Contemporaine: état des lieux. **Histoire Urbaine**, n. 8, p. 171-185, 2003/2.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul** - censos do RS- 1803-1950. Porto Alegre, 1981.

———. **De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul** - censos do RS - 1960-1980. Porto Alegre, 1984.

———. **Região Metropolitana de Porto Alegre: informação e análise**. Porto Alegre: FEE, Metroplan, 1988.

GALVANI, Walter. O distrito abandonado. **Jornal O Momento**, Canoas, 20.08.1955.

GAYESKI, Miguel; SABALLA, Viviane Adriana; CORBELLINI, Darnis. **Nossa Senhora das Graças**. Canoas: MR-3, 2005. (Canoas: para lembrar quem somos, 10)

GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GERTZ, René Ernani. **O Estado Novo no Rio Grande do Sul**. Passo Fundo: Editora da UPF, 2005.

GRAEBIN, Cleusa M. G.; PENNA, R. ; SABALLA, V. A. . De cidade dormitório a cidade industrial: memórias e imagens da urbanização de Canoas. **Anais do III Simpósio Nacional de História Cultural**. Florianópolis: ANPUH-SC/Clicdata Multimídia, 2006.

\_\_\_\_\_. **Bairro Fátima**: da comunidade fundadora aos dias atuais: muitas Histórias, diversos olhares. Canoas: Fênix, 2009. (Canoas: para lembrar quem somos, 11).

GUIMARÃES, Rafael. **A enchente de 1941**. Porto Alegre: Libretos, 2009.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1990.

LEITE, Miriam Moreira. A imagem através das palavras. In: \_\_\_\_\_. **Retratos de família**. São Paulo: Edusp, 1992.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova História Urbana**. São Paulo: Ed. da USP, 2001.

LIMA, Solange Ferraz de; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **Fotografia e Cidade**: da razão urbana à lógica de consumo: álbuns da cidade de São Paulo, 1887-1954. Campinas: Mercado das Letras; São Paulo: FAPESP, 1997.

MASTROGREGORI, Massimo. Historiografia e tradição das lembranças. In: MALERBA, Jurandir (org.). **A História escrita**: teoria e História da Historiografia. São Paulo: Contexto, 2008.

MARTINS, Clítia. Região Metropolitana de Porto Alegre: dinâmica legal e institucional. **Indicadores Econômicos FEE** [online] 20:2. jul. 2008. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/695/940>>. Acesso em: jun. 2009.

MARTINS, José de Souza. **Subúrbio**. São Caetano do Sul: Editora Hucitec, 1992.

MAUCH, Cláudia; VASCONCELOS, Naira. **Os alemães no Sul do Brasil** – Cultura, Etnicidade e História. Canoas: Ed. da Ulbra, 1994.

MAYOL, Pierre. O Bairro. In: CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1996.

MEDEIROS, Laudelino. As cidades. In: \_\_\_\_\_. **Rio Grande do Sul: terra e povo**. Porto Alegre: Globo, 1964.

MONTEIRO, Charles. Urbanização e Modernidade em Porto Alegre. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau; RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti; AXT, Gunter (orgs.). **História Geral do Rio Grande do Sul: República Velha (1889-1930)**. v. 3. Passo Fundo: Méritos, 2007. p. 229-258.

\_\_\_\_\_. **Porto Alegre: urbanização e Modernidade**. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

\_\_\_\_\_. **Porto Alegre e suas escritas: Histórias e memórias da cidade**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

OLIVEIRA, Naia; BARCELLOS, Tanya M. M. de (orgs.). **O Rio Grande do Sul urbano**. Porto Alegre: FEE, 1990.

OLIVEIRA, Emerson Dionísio Gomes de. Esquecimentos possíveis: a Hermenêutica da memória em Paul Ricoeur. **Tempo de Histórias**, Brasília, n. 14, jan./jun. 2009.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cidade: História e desafios**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2002.

OLIVEIRA, Tânia Ramos de. **Da estação de veraneio à cidade atual: a identidade de Canoas**. Monografia de Especialização em História Contemporânea, Canoas, Unilasalle, 2003.

OLIVEIRA, Vinicius Pereira de; SILVA, Vera Regina Rodrigues da. **Chácara das Rosas: o ontem e o hoje de uma luta quilombola. Relatório Antropológico e Histórico de uma Comunidade Negra em Canoas/RS.** Porto Alegre: UFRGS, 2007.

NEVES, Lúcia M. Bastos P.; MOREL, Marco; FERREIRA, Tania M. Bessone da C. (orgs.). **História e imprensa: representações culturais e práticas de poder.** Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

NICOLAZZI, Fernando. Experiência histórica e narrativa historiográfica: um diálogo entre Paul Ricoeur e Reinhardt Koselleck. **Ágora, Santa Cruz do Sul**, v. 11, n. 1, p. 139-159, 2005.

\_\_\_\_\_. Uma teoria da História: Paul Ricoeur e a Hermenêutica do discurso historiográfico. **História em Revista, Pelotas**, v. 9, p. 45-76, 2003.

PENNA, Rejane Silva (coord.). **Centro.** 2. ed., rev. Canoas: La Salle, 2004a. (Canoas: para lembrar quem somos, 3)

\_\_\_\_\_. **Niterói.** 2. ed., rev. Canoas: La Salle, 2004b. (Canoas: para lembrar quem somos, 2)

\_\_\_\_\_. **Rio Branco.** 2. ed., rev. Canoas: La Salle, 2004c. (Canoas: para lembrar quem somos, 1)

\_\_\_\_\_. **Estância Velha.** Canoas: La Salle, 1997. (Canoas: para lembrar quem somos, 4)

\_\_\_\_\_. **Igara: um Bairro multifacetado.** Canoas: La Salle, 2002. (Canoas: para lembrar quem somos, 8)

\_\_\_\_\_. **Mathias Velho.** Canoas: La Salle, 2000. (Canoas: para lembrar quem somos, 6)

\_\_\_\_\_. **Mato Grande: onde o rural e o urbano se encontram.** Canoas: Kroma, 2003. (Canoas: para lembrar quem somos, 9)

\_\_\_\_\_. **São Luiz e São José: Identidades, Indústria e Universidade.** Canoas: La Salle, 2001. (Canoas: para lembrar quem somos, 7)

\_\_\_\_\_. Lembro; logo, existo: descobrindo a cidade e a História Oral. **La Salle: Revista de Educação, Ciência e Cultura, Canoas**, v.3, n.1, p. 65-76, mar. 1998.

\_\_\_\_\_. Deslocamentos e adaptações: uma proposta de interpretação das narrativas de migrantes, unindo elementos da Hermenêutica e da análise de discurso. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. XXXII, n. 1, p. 99-115, jun. 2006.

\_\_\_\_\_. **Fontes orais e Historiografia**. Porto Alegre: PUCRS, 2005.

PESAVENTO, Sandra. **RS: agropecuária colonial e industrialização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

\_\_\_\_\_. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris – Rio de Janeiro – Porto Alegre**. 2 ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2002.

\_\_\_\_\_. Muito além do espaço: por uma História Cultural do urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995.

\_\_\_\_\_; SOUZA, Célia Ferraz de (orgs.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1997.

PFEIL, Antonio Jesus. **Canoas: anatomia de uma cidade I**. Canoas: Ponto & Vírgula, 1992.

\_\_\_\_\_. **Canoas: anatomia de uma cidade II**. Canoas: Ponto & Vírgula, 1995.

PINSKY, Carla Bassanezi. Apresentação. In: \_\_\_\_\_. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

REIS, José Carlos. História e verdade: posições. **Síntese**, Belo Horizonte, v. 27, n.89, p. 321-348, 2000.

RICOEUR, Paul. O passado tinha um futuro. In: MORIN, Edgar. **O desafio do século XXI: religar os conhecimentos**. Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

\_\_\_\_\_. **Tempo e Narrativa**. t. 1. Campinas: Papyrus, 1994.

\_\_\_\_\_. História e Tempo. In: \_\_\_\_\_. **A Memória, a História, o Esquecimento**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007a. p. 357-422.

\_\_\_\_\_. O Esquecimento. In: \_\_\_\_\_. **A Memória, a História, o Esquecimento**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007b. p. 423-466.

RHODEN, Luíz Fernando. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**: origens e evolução. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

RONCAYOLO, Marcel. Cidade. Região. **Enciclopédia Einaudi**. v. 8. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986.

SANTOS, Milton. Urbanização concentrada e Metropolização. In: \_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANMARTIN, Olynto. **Um ciclo de cultura social**. Porto Alegre: Sulina, 1969.

SCHIAVO, Cléia; ZETTEL, Jayme (orgs.). **Memória, cidade e cultura**. Rio de Janeiro: Ed. da UERJ, 1997.

SCHOSSLER, Joana Carolina. “**As nossas praias**”: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900 - 1950). Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, PUCRS, 2010.

SCHMIDT, Benicio Viero. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1986.

SCHIVITZ, Sady Fontoura. **História de nossos Prefeitos**. Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas, 2003. (Série Documento, 4).

SELBACH, Jeferson Francisco. **Novo Hamburgo 1927-1997**: os espaços de sociabilidade na gangorra da Modernidade. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - PROPUR, Porto Alegre, UFRGS, 1999.

SILVA, Helenice Rodrigues da. A renovação historiográfica francesa após a “guinada crítica”. In: MALERBA, J.; AGUIRRE ROJAS, C.A. **Historiografia contemporânea em perspectiva crítica**. Bauru: EDUSC, 2007.

SILVA, João Palma da. **Pequena História de Canoas** - cronologia. Canoas: Secretaria Municipal de Educação e Saúde, 1978.

\_\_\_\_\_. **As origens de Canoas**: conquista, povoamento, evolução. 4. ed. Canoas: La Salle, 1989.

SILVA, Luis Octávio. História Urbana: uma revisão da Literatura epistemológica em inglês. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 28, n. 83, mai. 2002.

SILVA, Gilberto Ferreira da; SANTOS, José Antônio dos; CARNEIRO, Luiz Carlos da Cunha. **RS negro**: cartografias sobre a produção do conhecimento. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

SILVEIRA, Leila da. **Igreja Matriz São Luiz Gonzaga**. A construção da Igreja e o desenvolvimento urbano de Canoas. Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas/Tecnicópias, 2007.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Do rural ao urbano: demografia, migrações e urbanização (1930-85). In: GERTZ, René (dir.); GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (coord.) **História Geral do Rio Grande do Sul**: República - da Revolução de 1930 à ditadura militar (1930-1985). Passo Fundo: Méritos, 2007.

SOSA GONZÁLEZ, Ana Maria. **Identidad/es en diáspora, identidad/es en construcción**: inmigración uruguaya en Porto Alegre. Dissertação, Mestrado em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, PUCRS, 2006.

SOUZA, Carla Monteiro de. **Gaúchos em Roraima**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1997.

TAMBARA, Elomar. **RS**: modernização e crise na agricultura. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

TATSCH, Ana Lúcia. Impactos da crise do início dos anos 80 sobre o mercado de trabalho: um estudo da Região Metropolitana de Porto Alegre. **Indicadores Econômicos FEE**: análise conjuntural, Porto Alegre, p. 194-210, nov. 1990.

TEIXEIRA, Manuel C. A História Urbana em Portugal: desenvolvimentos recentes. **Análise Social**, v. XXVIII, n. 121, p. 371-390, 1993.

TEJO, Limeira. **Município de Canoas**. Porto Alegre: Departamento Estadual de Economia e Estatística, 1939.

TERRA, Nelson Paim. **História de nossos Prefeitos**. Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas, 1998. (Série Documento, 3)

THOMSON, Alistair. Histórias (co)movedoras: História Oral e estudos de migração. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 22, n. 44, p. 341-364, 2002.

VADELORGE, Lóic. Des villes sans Histoire. **Ethnologie Française**, t. XXXVII, p. 21-30, 2003/2.

VERISSIMO, Erico. **Um lugar ao sol**. 24. ed. Porto Alegre: Globo, 1982.

VIANNA, Mônica Peixoto. **Núcleos residenciais da CESP**: o processo de desmonte. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006.

VIEGAS, Danielle Heberle. Urbanização de Canoas: memórias e imagens. **Anais do VI Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

\_\_\_\_\_. Mapeando falas, desvelando memórias: para lembrar os (i)migrantes do Bairro Fátima. IN: **Bairro Fátima**: da comunidade fundadora aos dias atuais: muitas Histórias, diversos olhares. Canoas: Fênix, 2009. (Canoas: para lembrar quem somos, 11).

\_\_\_\_\_. Memórias e momentos do Parque Esportivo Municipal Eduardo Gomes. IN: **Bairro Fátima**: da comunidade fundadora aos dias atuais: muitas Histórias, diversos olhares. Canoas: Fênix, 2009. (Canoas: para lembrar quem somos, 11). P. 105-118.

\_\_\_\_\_. ; GRAEBIN, Cleusa M. G. Migração e segregação urbana: estudos de caso em uma cidade metropolitana (CANOAS-RS). **Travessia**, São Paulo, v. 62, p. 33-37, 2008.

VIEIRA, Sezefredo Azambuja. **Perfis Canoenses 1**. Canoas: SMEC, 1994.

\_\_\_\_\_. **História de nossos Prefeitos**. Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas, 2004. (Série Documento, 5)

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

WEBER, Regina. A região metropolitana e as cidades-operárias. In: GRIJÓ, Luís Alberto; GUAZZELLI, César; NEUMANN, Eduardo; KÜHN, Fábio. (orgs.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004. p. 369-393.

ZAMIN, Frinéia; CARDOSO, Alice. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações, 1874-1959**. Porto Alegre: IPHAE, 2002.