

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**CEMITÉRIOS INDUSTRIAIS**  
**CONTRIBUIÇÃO PARA A ANÁLISE ESPACIAL DA METRÓPOLE DE**  
**PORTO ALEGRE - RS/BRASIL**

ANA CLARA FERNANDES

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

PORTO ALEGRE, 11 JUNHO DE 2014.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**CEMITÉRIOS INDUSTRIAIS**  
**CONTRIBUIÇÃO PARA A ANÁLISE ESPACIAL DA METRÓPOLE DE**  
**PORTO ALEGRE - RS/BRASIL**

ANA CLARA FERNANDES

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

Banca examinadora:

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Olga L. C. de F. Firkowski (PPG Geografia/UFPR)  
Prof. Dr. Solismar Fraga Martins (PPG Geografia/FURG)  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Tânia M. Strohaecker (PPG Geografia/UFRGS)  
Prof. Dr. Mario Leal Lahorgue (PPG Geografia/UFRGS)

Tese apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação  
em Geografia como requisito  
para obtenção do título de  
Doutora em Geografia.

PORTO ALEGRE, 11 JUNHO DE 2014.

## **UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL**

**Reitor:** Carlos Alexandre Netto

**Vice-Reitor:** Rui Vicente Oppermann

### **INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**Diretor:** André Sampaio Mexias

**Vice-Diretor:** Nelson Luiz Sambaqui Gruber

Fernandes, Ana Clara

Cemitérios industriais: contribuição para a análise espacial da metrópole de Porto Alegre - RS/Brasil . / Ana Clara Fernandes. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2013.  
[207 f.] il.

Tese (Doutorado).- Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências. Porto Alegre, RS - BR, 2013.

Orientador(es): Paulo Roberto Rodrigues Soares  
Coorientador(es):

1. Cemitérios industriais. 2. Reestruturação urbana. 3. Escala local-regional-global. 4. Quarto Distrito - Porto Alegre (Brasil). I. Título.

CDU 911

---

Catálogo na Publicação

Biblioteca Instituto de Geociências - UFRGS

Veleida Ana Blank                      CRB 10/571

## AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, enquanto instituição pública e gratuita e de qualidade do ensino superior brasileiro. Ao Instituto de Geociências e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, na figura de seus professores e funcionários. À CAPES, pelos meses de bolsa de doutoramento.

Ao estimado Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares por suas orientações, contribuições e pelo acolhimento na minha formação de pós-graduação. Aos integrantes do Observatório das Metrópoles/INCT - Núcleo Porto Alegre, pela oportunidade de vivenciar e participar de debates teóricos e práticos de extremo valor. À Prof.<sup>a</sup> Dr. Tânia M. Stroaecker por suas contribuições teóricas e ao Prof. Dr. Solismar Martins por suas ponderações no momento de qualificação do projeto de doutoramento. Aos membros da banca examinadora da tese pelas contribuições.

À equipe diretiva do Colégio de Aplicação-UFRGS, pelo apoio recebido para que esta pesquisa fosse finalizada, e aos colegas e funcionários que solidarizaram-se. De forma especial, ao colega Rafael Brandão e ao colega Nilo P. de Castro.

Aos amigos que me acompanharam, acalentaram, acolheram, auxiliaram, compreenderam e deram forças nestes anos difíceis: Volmério, Laís, David, Erika, Nina, Susana, Roberto e Renato - agora podemos retomar nossos projetos! A Nola, pela presença e disposição. Aos integrantes da Bandeja, ex-colegas de escola que também acham que a vida pode ser mais divertida e, por isso, permaneceram comigo: Soraya, Leandro, Luciano e Paulo. Ao Jones pela leitura, preocupação e companhia nas horas difíceis, mesmo que distante.

Aos meus familiares por compreenderem as ausências e a importância desta etapa. À “tia” Rose, pelo apoio recebido. À Tainara e ao João Gabriel, porque os filhos sempre sentem, mais que todos, nossos momentos bons e nossos momentos ruins. Ao Rafael, agora integrante da família, pelo apoio técnico.

À todos, e não foram poucos, que de alguma maneira colaboraram para a realização e finalização desta etapa de minha formação.

À todas as mulheres que trabalham, estudam, cuidam de suas casas e de seus filhos, subvertendo lógicas e superando desafios.

À Tainara e ao João Gabriel.

## SUMÁRIO

Introdução	1
Capítulo 1	Cemitérios industriais: expressão de rugosidades..... 6
1.1	A abordagem marxista..... 7
1.2	A abordagem patrimonial..... 13
1.3	A abordagem filosofia da diferença..... 16
1.4	Cemitérios industriais: lugares, agentes e processos..... 17
1.5	Cemitérios industriais: o olhar desta pesquisa..... 27
Capítulo 2	Porto Alegre: de cidade industrial a metrópole de serviços..... 31
2.1	Porto Alegre industrial..... 37
2.2	Desconcentração industrial na metrópole..... 48
2.3	Desconcentração x concentração..... 57
Capítulo 3	O lugar e o contexto: o Quarto Distrito..... 62
3.1	Quarto distrito: um lugar, um projeto..... 68
3.2	Quarto Distrito: outros projetos..... 85
Capítulo 4	A construção do urbano e as indústrias em Porto Alegre..... 90
4.1	A urbanização e a indústria..... 90
4.2	A expansão do espaço industrial..... 106
4.3	Deslocamentos e permanências no espaço urbano-industrial..... 112
4.4	Os cemitérios industriais em Porto Alegre..... 115
Capítulo 5	Considerações sobre as lógicas de inserção dos cemitérios industriais na metrópole..... 124
5.1	Lógica global..... 126
5.2	Lógica regional..... 143
5.3	Lógica local..... 148
Conclusão	Os cemitérios industriais na metrópole..... 152
Referências	..... 157



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Número de estabelecimentos por gênero industrial em Pelotas, 1960-1985.....	22
Tabela 2	População absoluta e percentual da população de Porto Alegre na RMPA, no RS e no Brasil - 2010.....	31
Tabela 3	PIB a preços correntes do Brasil, do RS, da RMPA, de PoA e da RMPA exclusive PoA -2010.....	33
Tabela 4	Produto Interno Bruto (PIB), Valor Adicionado Bruto (VAB), PIB <i>per capita</i> e população dos dez maiores municípios segundo PIB total do RS - 2011.....	33
Tabela 5	Recenseamento geral por nacionalidade: Quarto Distrito – 1916/1917.....	46
Tabela 6	Percentual de participação dos setores no Valor Adicionado Bruto (VAB), segundo os setores da economia em Porto Alegre - 1985-2010.....	56
Tabela 7	Os dez municípios com maior número de indústrias de transformação na RMPA - 1996-2006.....	58
Tabela 8	Crescimento da população dos bairros correspondentes ao Quarto Distrito de Porto Alegre - 1980/2010.....	65
Tabela 9	População de Porto Alegre e taxas de crescimento - 1900/1990.....	106
Tabela 10	Classes industriais, nº de estabelecimentos e nº de operários em Porto Alegre.....	109
Tabela 11	Número de estabelecimentos industriais por ramo em Porto Alegre (1960-1985), e percentual de crescimento no período....	111
Tabela 12	Participação de Porto Alegre, do resto da região Metropolitana e do Interior, por setores, na renda interna do Estado - 1970....	113
Tabela 13	Participação de Porto Alegre, do resto da região Metropolitana e do Interior, por setores, na renda interna do Estado - 1980.....	113
Tabela 14	Número de empregados por ramo industrial na amostra, em Porto Alegre - 1971.....	116
Tabela 15	Permanência das indústrias com mais de 100 empregados entre 1971-2008, no município de Porto Alegre, conforme a amostra coletada.....	117
Tabela 16	Saída das indústrias com mais de 100 empregados, entre 1971-2008, no município de Porto Alegre, por ramos, conforme amostra coletada.....	118
Tabela 17	Participação relativa de Porto Alegre no VS, por gênero industrial do Estado 1990/1998 (%).....	120
Tabela 18	Total pessoal ocupado na indústria de transformação em Porto Alegre e Uruguai (Montevidéu) - nº absoluto.....	127
Tabela 19	Evolução do número de habitantes em Montevidéu e total de habitantes Uruguai, 1963/1996 - nº absoluto.....	127

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Têxtil Campomar y Soulas - Montevideu/Uruguai: pátio interno..	11
Figura 2	Têxtil Campomar y Soulas - Montevideu/Uruguai: instrumentos de trabalho.....	11
Figura 3	Têxtil Campomar y Soulas - Montevideu/Uruguai: local de chegada da lã.....	12
Figura 4	Têxtil Campomar y Soulas - Montevideu/Uruguai: aspecto externo.....	12
Figura 5	Antiga têxtil Fábrica Rheingantz - Rio Grande/RS.....	15
Figura 6	Antiga têxtil Fábrica Rheingantz - Rio Grande/RS.....	15
Figura 7	Antiga edificação Frigorífico Anglo.....	23
Figura 8	Atual prédio da Reitoria da Universidade Federal de Pelotas/RS	24
Figura 9	Antigo Moinho Rio-Grandense S.A. (1894).....	25
Figura 10	Antigo Moinho Rio-Grandense S.A. (1894).....	26
Figura 11	Localização de Porto Alegre.....	35
Figura 12	Porto Alegre: centro e principais vias.....	36
Figura 13	Aspectos dos bairros do Quarto Distrito - sentido Bairro-Centro.....	36
Figura 14	Aspectos dos bairros do Quarto Distrito - sentido Centro-Bairro.....	37
Figura 15	Mercado e docas de Porto Alegre no final do século XI.....	44
Figura 16	Antiga localização Aços Laminados Panatlântica S.A. ....	52
Figura 17	Antiga localização Albarus S.A. ....	52
Figura 18	Antiga localização Alumínio Royal S.A. ....	53
Figura 19	Antiga localização Wallig Fogões, Bairro Passo D'Areia.....	53
Figura 20	Antigos endereços industriais na Zona Norte da capital.....	54
Figura 21	Localização atual antigas indústrias.....	54
Figura 22	Localização dos bairros do Quarto Distrito.....	64
Figura 23	Extração de Areia no Bairro Marcílio Dias.....	65
Figura 24	Unidade da Companhia Estadual de Silos e Armazenagem.....	66
Figura 25	Área Porto Novo no Bairro Marcílio Dias.....	67
Figura 26	Quarto Distrito - vista Norte.....	67
Figura 27	Quarto Distrito - vista Sul.....	68
Figura 28	Localização Projeto Arena/OAS S.A. e empreendimentos Rossi	73

Figura 29	Os bairros com maior oferta de imóveis novos em Porto Alegre - 2012.....	75
Figura 30	Casario listado como patrimônio cultural de Porto Alegre.....	77
Figura 31	Lateral Fiateci em restauro.....	78
Figura 32	Detalhe lateral Fiateci comparando parte não restaurada.....	78
Figura 33	Projeto de duplicação da Rua Voluntários da Pátria.....	80
Figura 34	Detalhe das obras na Rua Voluntários da Pátria.....	80
Figura 35	Rua Voluntários da Pátria esquina Avenida São Pedro - Moinho Rio-Grandense.....	81
Figura 36	Avenida Pernambuco, Bairro São Geraldo/Massas Adria.....	82
Figura 37	Planta de Porto Alegre - 1888.....	83
Figura 38	Planta de Porto Alegre - 1916.....	99
Figura 39	Vias de conexão descritas na Planta de 1942 - Porto Alegre/ Zona Norte.....	104
Figura 40	Localização das indústrias representantes das três lógicas de inclusão em Porto Alegre.....	125
Figura 41	Localização de La Aurora - Montevideu/Uruguai.....	125
Figura 42	Edificação principal de La Aurora (Uruguai).....	133
Figura 43	Detalhe da porta de entrada de La Aurora.....	133
Figura 44	Edifício desocupado de La Aurora.....	134
Figura 45	Edifício de La Aurora utilizado pela EMS Ship Supply.....	134
Figura 46	Detalhe do nome da empresa no muro do edifício.....	134
Figura 47	Conjunto de edificações de La Aurora.....	135
Figura 48	Localização Fiateci (amarelo) e Vonpar (azul).....	136
Figura 49	Localização Projeto ROSSI-FIATECI.....	138
Figura 50	Folder de divulgação Projeto ROSSI-FIATECI.....	138
Figura 51	Decoração sala de estar.....	139
Figura 52	Decoração dormitório.....	139
Figura 53	Decoração banheiro.....	139
Figura 54	Edifício em construção Rossi-FIATECI.....	140
Figura 55	Cemitério Industrial FIATECI/2011.....	140
Figura 56	Cemitério Industrial FIATECI/2011.....	141
Figura 57	Obras Projeto Rossi-Fiateci.....	141
Figura 58	Obras Projeto Rossi-Fiateci.....	142

Figura 59	Obras Projeto Rossi-Fiateci.....	142
Figura 60	DC Shopping - Rua Frederico Mentz.....	144
Figura 61	DC Shopping - Rua Frederico Mentz.....	145
Figura 62	Rio Guahyba/CETTRALIQ.....	146
Figura 63	Rio Guahyba/CETTRALIQ.....	146
Figura 64	Rio Guahyba/CETTRALIQ e DC Shopping.....	148
Figura 65	Edifício Auto Vidros Metal Cromo Ltda. - Morbest.....	149
Figura 66	Capa catálogo Morbest.....	150
Figura 67	Localização cemitério industrial Morbest.....	151

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Evolução do número de estabelecimentos industriais em Pelotas (1960-1985).....	23
Gráfico 2	Distribuição dos ocupados por setor de atividade econômica, em Porto Alegre - 2011/2012.....	32
Gráfico 3	Participação dos ramos industriais de Porto Alegre em 1955....	111

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Os dez municípios com maior número de indústrias de transformação e de extração de minerais no Rio Grande do Sul - (1975-2006).....	57
Quadro 2	Informações dos bairros do Quarto Distrito.....	63
Quadro 3	Indústrias de transformação em Porto Alegre na década de 1890.....	96
Quadro 4	Fábricas do Quarto Distrito por número de trabalhadores - 1916	100
Quadro 5	Cargos nos setores público e privado dos principais acionistas da Companhia Predial e Agrícola.....	102
Quadro 6	Indústrias com mais de cinquenta funcionários no Quarto Distrito - 1953.....	107
Quadro 7	Indústrias com mais de cinquenta funcionários no Passo da Areia e no Passo da Mangueira - 1953.....	108
Quadro 8	Destino de antigas indústrias de Porto Alegre, por ramo industrial.....	121

## LISTA DE ANEXOS

Anexo 1	Arraial Navegantes e região Quarto Distrito.....	168
Anexo 2	Extrato PDDUA: Capítulo IV - Da qualificação ambiental. Lei complementar nº 601, de 23 de outubro de 2008.....	170
Anexo 3	Macrozonas.....	176
Anexo 4	Reportagem: Obras Av. São Pedro.....	178
Anexo 5	Reportagem: Depois do glamour, o abandono do 4º distrito em Porto Alegre.....	180
Anexo 6	Reportagem: Quarto Distrito ressurge com novos projetos.....	183
Anexo 7	Relação das indústrias com mais de cem empregados em 1971, selecionadas para a amostra de pesquisa.....	186

## RESUMO

Os processos de metropolização e suas extensões na constituição das cidades-regiões globais são vivenciados nas grandes aglomerações urbano-industriais do capitalismo flexível e globalizado da atualidade. Estes processos atuam espacialmente em pelo menos dois sentidos: o primeiro, de ampliação das formas urbano-industriais das metrópoles, muitas vezes extrapolando suas delimitações formais; o segundo, de intensificação das transformações internas das mesmas, e da ressignificação de suas formas e conteúdos. Neste último, as antigas formas da cidade industrial presentes na metrópole consolidada despontam como cemitérios industriais. O estudo dos cemitérios industriais da metrópole de Porto Alegre, apresentado nesta tese, procura analisar a inclusão destas formas espaciais na sua complexidade atual. Partimos do resgate histórico da sua constituição como cidade industrial e seu posterior processo de metropolização, desconcentração e reconcentração que a caracterizam atualmente como uma metrópole de serviços. A seguir, trabalhamos as diferentes abordagens teóricas nos estudos dos cemitérios industriais. A antiga área industrial do Quarto Distrito de Porto Alegre é o estudo de caso apresentado, sendo que sua análise se dá a partir da inserção dos espaços industriais em três lógicas: lógica global, lógica regional e lógica local. Concluímos que os cemitérios industriais, espaços residuais da cidade industrial na metrópole, inserem-se de modo desigual nos diferentes circuitos da acumulação urbana.

Palavras-chaves: Cemitérios industriais, reestruturação urbana, escala local-regional-global, Quarto Distrito, Porto Alegre (Brasil).

## ABSTRACT

The processes of metropolization and its extensions in the formation of global city-regions are experienced in large urban-industrial agglomerations of flexible and globalized capitalism of today. These processes act spatially in at least two directions: first, the expansion of urban-industrial forms of cities, often surpassing their formal boundaries; second, the intensification of internal transformations of the metropolis, and the redefinition of its forms and contents. In this last process, the old forms of the industrial city present in the current consolidated industrial metropolis emerge as "industrial cemeteries" (brownfields). The study of Porto Alegre metropolitan area's industrial cemeteries, presented in this thesis, analyzes the inclusion of spatial forms in its current complexity. We start from the historic rescue of its formation as a industrial city and its subsequent metropolization, concentration and reconcentration processes, that currently characterizes it as a metropolis of services. Then, we work the different theoretical approaches in studies of industrial cemeteries. The old industrial area of Porto Alegre - Quarto Distrito neighborhood - is the case study on which we concentrate, and the analysis is performed through the integration of industrial space in three logics: global, regional and local logic. We conclude that industrial cemeteries, residual spaces of the industrial city in the metropolis, are unevenly inserted in the different circuits of urban accumulation.

Key-words: Industrial cemeteries (brownfields), urban restructuring, local-regional-global scales, Quarto Distrito neighborhood , Porto Alegre (Brazil).

## RESUMEN

Los procesos de metropolización y sus extensiones en la constitución de las ciudades-regiones globales están presentes en las grandes aglomeraciones urbano-industriales del capitalismo flexible y globalizado de la actualidad. Estos procesos actúan espacialmente en por lo menos dos direcciones: primero, de ampliación de las formas urbano-industriales de las metrópolis, muchas veces sobrepasando sus limitaciones formales; el segundo, de intensificación de las transformaciones internas de las mismas, y de resignificación de sus formas y contenidos. En este último, las antiguas formas de la ciudad industrial presentes en la metrópolis consolidada progresan como "cementeros industriales". El estudio de los cementeros industriales de la metrópolis Porto Alegre, presentado en la tesis, busca analizar la inclusión de estas formas espaciales en su complejidad actual. Partimos del rescate histórico de su constitución como ciudad industrial y su posterior proceso de metropolización, desconcentración y reconcentración que caracterizan la metrópolis de servicios de hoy día. A continuación, trabajamos los distintos abordajes teóricos en los estudios de los cementeros industriales. El antiguo área industrial del Quarto Distrito de Porto Alegre es el estudio de caso sobre el cual nos desplegamos, siendo que el análisis parte de la inserción de los espacios industriales en tres lógicas: global, regional e local. Concluimos que los cementeros industriales, los espacios residuales de la ciudad industrial en la metrópolis, se insertan de modo desigual en los distintos circuitos de la acumulación urbana.

Palabras-clave: Cementeros industriales, reestructuración urbana, escala local-regional-global, Quarto Distrito, Porto Alegre (Brazil).

## APRESENTAÇÃO

Antes de ingressar como aluna regular no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul cursei uma disciplina que se propunha ao estudo do lugar. A proposta para o trabalho final era elaborar um texto sobre como poderíamos realizar este estudo. Ao mesmo tempo, eu era professora na Rede de Escolas do Município de Gravataí, e me deparava diariamente com a questão: que lugar é este? Como ensinar aos alunos sobre este lugar? Não consegui escrever o trabalho final que havia sido proposto. Realizei a pesquisa de mestrado sobre a produção do espaço urbano-industrial de Gravataí tentando responder a questão da sala de aula.

Neste meio tempo, duas novas questões surgiram. A primeira pode ser ilustrada assim: para entender o lugar dos alunos, precisei olhar para o meu, para a metrópole e seus espaços, entre eles os cemitérios industriais, e percebi que o lugar que havia estudado e compreendido não era realmente o meu lugar. A partir disso surgiram as questões iniciais para esta pesquisa: qual o significado dos cemitérios industriais de Porto Alegre? O que eles fazem aqui?

A segunda questão surgiu novamente na prática de sala de aula, quando troquei de rede de ensino e passei a lecionar em Porto Alegre. Formulei-a assim: e quando o lugar é a metrópole? Por mais de um ano esta pergunta me acompanhou até que, quando passei a lecionar no Colégio de Aplicação - UFRGS, transformei-a em um projeto de pesquisa e ensino de Geografia sobre a Região Metropolitana de Porto Alegre. A primeira etapa deste projeto foi recentemente finalizada, e das respostas e informações que obtive através dos alunos pude concluir que o lugar não é um só, o lugar são vários lugares ao mesmo tempo, o lugar é feito de muitos e diferentes lugares. Maiores e menores, melhores, piores e nem tanto.

Cresci na Zona Norte de Porto Alegre. O caminho para chegar ao centro da cidade sempre foi a Avenida Assis Brasil, área da primeira expansão industrial do Quarto Distrito. Estudei em determinado período da vida escolar ao lado da fábrica de chocolates Neugebauer, o que sempre foi um mistério pois, apesar de tão perto, era

um lugar distante. Resido há mais de uma década no Quarto Distrito, e quando passei a frequentá-lo não imaginava que estava aqui meu principal objeto de estudo. Precisei me desprender e conhecer minimamente outros lugares, onde os cemitérios industriais também compõem a paisagem urbana, para poder pensar e elaborar esta pesquisa. Cabe, neste momento, registrar a questão que permeia e, de certa forma, conduz os capítulos escritos nesta tese: - Que lugares são estes no meu lugar?

## INTRODUÇÃO

Os cemitérios industriais, como formas espaciais presentes no tecido urbano das antigas cidades industriais, e que hoje encontram-se também na metrópole de Porto Alegre, são o objeto de estudo apresentado nesta pesquisa. Através deles expressam-se significativos movimentos de transformação da metrópole atual, desencadeados pelo protagonismo de diferentes atores, muitas vezes gerando conflitos de interesses, disputas políticas, organização e reivindicações dos movimentos sociais, que movimentam as dinâmicas responsáveis por sua inclusão nos processos de construção da metrópole. Em outras e inúmeras vezes eles acontecem em silêncio, direcionando as antigas formas representadas pelos cemitérios industriais para novas situações de acumulação e geração de valor, sem que os atores da cidade percebam.

A espacialidade industrial da metrópole não é condicionada pela presença ou ausência dos cemitérios industriais. Eles representam, muito antes, perspectivas anteriores de acumulação que desfazem-se para dar lugar a novos arranjos. Neste sentido, não há como vinculá-los única e diretamente a processos de desindustrialização. É preciso considerar que na metrópole, as dinâmicas de concentração, descentralização e extensão das formas urbano-industriais reconfiguram seu interior e suas externalidades, e ao mesmo tempo incorporam novos espaços. Estes processos estão presentes na constituição das cidades regiões globais, em suas múltiplas dimensões, como as que são possíveis identificar para Porto Alegre. Este entendimento deve ser construído através da análise das relações de acumulação que em determinado momento atuam nestes espaços, determinando sua relativa inclusão ou exclusão nas dinâmicas globais/nacionais/regionais de acumulação.

As relações estabelecidas nas diferentes escalas de análise do espaço geográfico e que atuam nas espacialidades industriais, seja na metrópole, ou em cidades com características diferentes desta, são de extremo significado para a compreensão da especificidade dos cemitérios industriais no lugar onde se encontram. Através dos

processos atuantes em cada uma destas escalas, podemos também diferenciar os fatores que desencadeiam diferentes destinos aos cemitérios industriais. Olhando de perto, não há como dizer que são todos iguais.

Com estas considerações, tomamos por referência autores que desenvolvem e/ou desenvolveram esforços no sentido de compreender o espaço geográfico como uma complexidade, como uma construção humana que precisa ser apropriada por seu próprio criador. Harvey (2005), em “A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista” traz a discussão sobre as condições necessárias para que haja a acumulação de capital:

1) A existência de um excedente de mão-de -obra, isto é, um exército de reserva industrial, que pode alimentar a expansão da produção. Portanto, devem existir mecanismos para o aumento da oferta de força de trabalho, mediante, por exemplo, o estímulo ao crescimento populacional, a geração de correntes migratórias, a atração de “elementos latentes” - força de trabalho empregada em situações não-capitalistas; mulheres, crianças, etc. - para o trabalho, ou a criação de desemprego pelo uso de inovações que poupam trabalho.

2) A existência no mercado de quantidade necessárias (ou oportunidades de obtenção) de meios de produção - máquinas, matérias-primas, infraestrutura e assim por diante -, que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido.

3) A existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas. Se não puderem ser encontradas necessidades para os bens, ou se não existir demanda efetiva (a necessidade retraída pela incapacidade de pagamento), então desaparecerão as condições para a acumulação capitalista. (HARVEY, 2005, p. 44)

Estas condições, presentes na metrópole de Porto Alegre, constituíram a formação de sua primeira espacialidade industrial, que ao longo do último período, vem sendo substituída por elementos de um novo nível de acumulação, também descrito por Harvey (2005), com as seguintes características: aumento da produtividade da mão-de-obra e da tecnologia de produção; aumento do desemprego e diminuição do custo da mão-de-obra; investimento de capital em novas e lucrativas linhas de produção; expansão da demanda efetiva por produtos. Conforme o autor,

[...] se pode elaborar um novo nível de demanda efetiva, capaz de aumentar a capacidade de absorção dos produtos [...] por meio da mistura complexa de quatro elementos sobrepostos” (HARVEY, 2005, p. 48).

Resumidamente, os elementos sobrepostos sugeridos por Harvey (2005), são: 1) a penetração do capital em novas esferas de atividades; 2) a criação de novos desejos e novas necessidades de consumo; 3) a facilitação e o estímulo para o crescimento populacional em um índice compatível com o desenvolvimento a longo prazo; 4) a expansão geográfica para novas regiões.

A expansão geográfica para novas regiões como condição para a continuidade do processo de acumulação e o papel diferenciado dessas regiões no sistema produtivo mundial são também contribuições dos estudos de Smith (1988). Em “Desenvolvimento desigual”, as lógicas de diferenciação dos espaços, reproduzidas em diferentes escalas, são analisadas na tentativa de compor os processos de construção do espaço geográfico.

A lógica do desenvolvimento desigual deriva especificamente das tendências opostas, inerentes ao capital, para a diferenciação, mas com a simultânea igualização dos níveis e condições de produção. O capital é continuamente investido no ambiente construído com o fito de se produzir mais-valia e expansão da base do próprio capital. Mas, da mesma forma, o capital é continuamente retirado do ambiente construído de forma que ele possa se deslocar para outra parte e se beneficiar com taxas de lucro mais altas. A imobilização espacial do capital produtivo em sua forma material não é nem menos necessária do que a perpétua circulação do capital como valor. Assim, é possível ver o desenvolvimento desigual do capitalismo como a expressão geográfica da contradição mais fundamental entre o valor de uso e valor de troca.

O padrão que resulta na paisagem é bem conhecido: desenvolvimento de um lado e subdesenvolvimento de outro. Isto ocorre em várias escalas espaciais. (SMITH, 1988, p. 19)

Os lugares do capital imobilizado, onde predomina o valor de uso são descritos por Santos (1996; 2008) como “rugosidades” ou “formas herdadas” de um passado produtivo que não condiz mais com as tecnologias utilizadas na produção do espaço geográfico atual. Anterior a esta contribuição, em “Espaço e método”, Santos (1985) propõe sua concepção de espaço, entendido como espaço geográfico, através da qual analisamos os cemitérios industriais apresentados neste estudo:

[...] Isto quer dizer que a essência do espaço é social. Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso, mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual. Assim, temos, paralelamente, de um lado, um conjunto de objetos geográficos distribuídos sobre um

território, sua *configuração geográfica* ou sua *configuração espacial* e a maneira como esses objetos se dão aos nossos olhos, na sua continuidade visível, isto é, a paisagem; de outro lado, o que dá vida a esses objetos, seu princípio ativo, isto é, todos os processos sociais representativos de uma sociedade em um dado momento. Esses *processos*, resolvidos em *funções*, se realizam através de *formas*. [...] Daí por que o espaço contém as demais instâncias. Ele é, também, contido nelas, na medida em que os processos específicos *incluem* o espaço, seja o processo econômico, seja o processo institucional, seja o processo ideológico. (SANTOS, 1985, p.1)

Através da compreensão alcançada a partir de Harvey, Smith e Santos foram realizadas as leituras, não menos importantes, dos demais textos e elaborações que complementam com seus conteúdos os capítulos escritos nesta tese.

O Capítulo 1 apresenta a identificação e proposição das abordagens marxista, patrimonial e filosofia da diferença nos estudos dos cemitérios industriais, e procura ilustrar agentes e processos que originam os mesmos em diferentes lugares. Neste capítulo é também apresentada a forma como os cemitérios industriais são analisados na pesquisa.

No Capítulo 2, a metrópole Porto Alegre é analisada. Seu objetivo é demonstrar através de resgate histórico como a capital constituiu-se em uma cidade industrial e seu posterior processo de metropolização, desconcentração e concentração que a caracterizam como metrópole de serviços, como uma cidade-região que aponta para o global.

A antiga área industrial Quarto Distrito de Porto Alegre, seus bairros e suas características atuais são estudadas no Capítulo 3. Este capítulo também procura demonstrar a atuação dos diferentes atores sociais e econômicos nesta espacialidade da metrópole.

No Capítulo 4, a produção do espaço urbano-industrial de Porto Alegre, sua expansão e os processos que contribuíram para a existência de seus cemitérios industriais centralizam a análise. Esta é realizada através de amostra selecionada com os dados obtidos nos Cadastros Industriais realizados pela Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul - FIERGS.

O Capítulo 5 apresenta a proposta de três lógicas de inclusão dos cemitérios industriais na metrópole Porto Alegre - Lógica Global, Lógica Regional e Lógica Local. Elas são descritas como contribuição e elaboração resultantes do processo de construção desta pesquisa.

Alem da revisão bibliográfica, foram realizadas consultas nas bibliotecas da Fundação Estadual de Economia e Estatística - FEE, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul - FIERGS, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUC/RS e da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS. Outras fontes de informação foram consultadas como o site da Prefeitura Municipal de Porto Alegre; reportagens de periódicos locais; os dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

As atividades de campo foram realizadas em diferentes momentos ao longo dos anos de doutoramento. A coleta de informações sobre os cemitérios industriais estendeu-se pelas cidades de Montevideu/Uruguai, Rio Grande/RS, Pelotas/RS e Porto Alegre/RS, através de registros fotográficos e entrevistas. As entrevistas foram realizadas de maneira formal e informal, com anotações sobre seu conteúdo no momento em que eram realizadas. Os informantes não são identificados no texto da tese pois, mesmo nas entrevistas agendadas e gravadas, os mesmos solicitaram sigilo sobre suas identidades.

Nas conclusões, com o objetivo de contribuir para a análise espacial da metrópole, são apresentadas as caracterizações identificadas para os cemitérios industriais de Porto Alegre, e suas relações com os processos atuantes na construção do espaço geográfico que se configura em sua dimensão metropolitana.

## CAPÍTULO 1

### CEMITÉRIOS INDUSTRIAIS: EXPRESSÃO DE RUGOSIDADES

*O espaço responde às alterações na sociedade  
por meio de sua própria alteração.*

*(M. Santos)<sup>1</sup>*

Os estudos sobre “cemitérios industriais” são considerados relativamente recentes. Conforme Mendonça (2001), o geógrafo francês Jean Labasse foi, em 1966, um dos primeiros autores a introduzir na França o conceito de vazios sociais, “friches sociales”, associado aos conceitos de “ciclos industriais” e de “descentralização industrial”. Fischer (1999) descreve um movimento de “desurbanização da indústria” na França dos anos cinquenta e sessenta, relacionado às políticas do Estado para o planejamento do espaço urbano que disponibilizou subsídios às empresas interessadas no deslocamento “principalmente para Oeste” e criou restrições administrativas para a instalação e permanência de empresas no “Distrito da Região Parisiense” (p. 50). Tais medidas afetaram principalmente o Norte de Paris onde se multiplicaram os vazios industriais - *friches industrielles*. No Brasil, entre os geógrafos, esta denominação francesa é utilizada juntamente com a denominação da língua inglesa - *brownfields*. Não há uma denominação própria na língua portuguesa até o momento. Em espanhol encontramos *áreas vacantes industriales*, *vacios industriales*, *ruínas industriales*. Em Bozzano (2000; 2004) o termo utilizado é cemitério industrial.

Na arquitetura e urbanismo, o termo “vazio urbano” referenciado pelo professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto/Portugal, Nuno Portas, é utilizado nos estudos brasileiros. O termo não é específico para os cemitérios industriais, é utilizado como referência para classificações de espaços urbanos subutilizados que englobam os mesmos, como por exemplo na dissertação de mestrado sobre o Porto de Porto Alegre defendida por Trevisan (2004) no Programa

---

<sup>1</sup> SANTOS, 1985, p. 58

de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal da Bahia e na dissertação sobre espaços urbanos obsoletos (SOUSA, 2010) defendida no Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa<sup>2</sup>. Para Harvey (1990) esses territórios compreendem o ambiente construído:

[...] fábricas, presas, oficinas, tiendas, bodegas, carreteras, ferrocarriles, muelles, centrales de fuerza motriz, sistemas para el abastecimiento de agua y para su eliminación mediante el drenaje, escuelas, hospitales, parques, cines, restaurantes, etc. (HARVEY, 1990, p. 238).

Bozzano (2004) adota a denominação "cemitérios industriais" para fazer referência a nosso objeto de estudo. Esta tipologia, segundo o autor, representa as antigas edificações industriais caracterizadas por ser o cenário perdedor da reestruturação industrial onde se produz o contraste entre a primeira ocupação industrial e a impossibilidade de retomá-la, coincide geralmente com os lugares de maior passivo ambiental, é territorialmente construído, desconstruído e reconstruído em espacialidades predominantemente industriais desde sua origem.

Os estudos das antigas edificações industriais, aqui denominadas de cemitérios industriais, possuem diferentes abordagens. Procuramos caracterizá-las segundo a principal vertente de pensamento reconhecida em autores e/ou textos lidos para elaboração desta pesquisa, que são: a vertente marxista; a vertente patrimonial; e a vertente da filosofia da diferença. Nesta seção apresentamos o registro das mesmas, identificadas e definidas pela caracterização dos aspectos abordados.

### **1.1 A abordagem marxista**

Nas referências consultadas de viés marxistas é recorrente a necessidade de desvalorização e (re)valorização dos imóveis e do solo urbano para a reprodução do capital. Ou seja, a necessidade de agregar-lhes um novo valor de troca, transformá-los novamente em mercadoria. Em "A justiça social e a cidade" Harvey (1980) argumenta sobre a teoria do uso do solo urbano: valor de uso, valor de troca e relações sociais estabelecidas no modo de produção capitalista. Ao mesmo tempo, alerta para a necessidade de requalificar as análises embasadas nesse referencial:

---

<sup>2</sup>UM PORTO VAZIO NO CENTRO DA CAPITAL GAÚCHA - Vazios Urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para sua utilização (2004); DO CHEIO PARA O VAZIO - Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos (2010).

A teoria contemporânea do uso do solo urbano está em uma situação peculiar. As análises se concentram, tipicamente, quer nas características do valor de uso (através do estudo do sistema de sustentação de vida) ou nas características do valor de troca (o sistema de mercado de troca), mas há pouca ou nenhuma informação sobre como as duas podem ser relacionadas entre si (HARVEY, 1980, p.137).

Harvey (2004), descreve a redução do número de empregos em Baltimore (EUA) pelo deslocamento de indústrias desde os anos 1970, pela reformulação tecnológica; pela fragmentação social; pelo investimento imobiliário no subúrbio e o processo inverso, de revitalização da região central da cidade; pelo crescimento do setor terciário na economia. Os fatores elencados estão em relação direta com os movimentos de valorização e desvalorização inerentes ao funcionamento econômico, político e social do modo de produção em que vivemos hoje.

Em "Espaço e método" Santos (1985) considera a dimensão totalidade e o processo histórico como condições para a análise do espaço geográfico, que é social:

Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pela coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual (SANTOS, 1985, p. 1).

A "Natureza" referida pelo autor é a natureza transformada, apropriada e valorizada/desvalorizada pelas necessidades e objetivos sociais. O espaço constituído de objetos ganha vida através dos

[...] processos sociais representativos de uma sociedade em um dado momento. Esses processos, resolvidos em funções, se realizam através de formas (SANTOS, 1985, p. 2).

As formas estão sempre mudando de significação, e esta é determinada por relações sociais, tornando-as "formas-conteúdo". Na continuidade de seu trabalho, Santos (1994) aborda em "Por uma economia política da cidade", os conceitos de valor: "com base na noção de valor de uso, a questão do envelhecimento técnico de certas áreas do território urbano põe-se com ainda mais acuidade nas fases de rápida evolução tecnológica" (SANTOS, 1994, p.129).

Um pouco depois, em "A natureza do espaço" (original de 1996), Santos (2008) denomina de "formas herdadas" ou "rugosidades" ao "que fica do passado como

forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares " (p. 40).

Acrescentar e retirar valor dos objetos naturais/sociais é um processo não linear, está sujeito a um conjunto de fatores internos e externos ao movimento realizado. Harvey (2004), ao comentar sobre Baltimore, exemplifica:

Depois que o estaleiro Key Highway Shipyard fechou em 1982 (causando a perda de 2 mil empregos), o local vago tornou-se objeto de uma longa controvérsia. Acabou-se por dar permissão, em 1987, para construir ali uma série de arranha-céus, enfrentando-se uma forte oposição local, decorrente do fato de a mera envergadura do projeto ameaçar a intimidade dos "bairros" existentes e porque iria impedir a visão do rio. [...] O projeto passou imediatamente por problemas financeiros decorrentes da crise de outubro de 1987, e parece que nunca gerou lucros desde a bombástica ("um novo estilo de vida urbana") inauguração da primeira torre em 1993 (coberturas comercializadas por 1,5 milhão de dólares) (HARVEY, 2004, p.193).

Outro olhar sobre os cemitérios industriais, mas não específico dos mesmos, é dado pelos autores que estudam as "subculturas", especialmente as urbanas. Na proposta de estudo de Nefs (2005), existe a preocupação de analisar a atuação de grupos minoritários culturalmente dentro das áreas desvalorizadas da cidade, incluindo cemitérios industriais, na revalorização desses espaços.

Iniciativas subculturais em uma área decadente podem funcionar como uma incubadora urbana, laboratório ou terreno de testes para novos tipos de atividades. Os desenvolvimentos mais novos na cultura popular, arte e novas mídias nascem nessas áreas. Mesmo dispondo de poucos recursos, elas são centros para a produção cultural de suas cidades. Não é coincidência aparecerem em guias turísticos com a mesma importância dos principais museus e instituições culturais da cidade. Nos anos 90 exemplos desse tipo de terreno podiam ser encontrados nos portos de Amsterdã, Roterdã e Berlim oriental (NEFS, 2005, p.119).

Depois de instalados e reconhecidos, as características culturais desses grupos passam por processos de institucionalização e são absorvidos por setores do capital, promovendo a revitalização.

Smith (1988), propõe uma teoria do "desenvolvimento desigual" onde procura demonstrar que a valorização e desvalorização dos diferentes espaços geográficos faz parte dos processos inerentes ao modo de produção capitalista e que as

desigualdades espaciais nos lugares estão sujeitas as dinâmicas rítmicas globais de acumulação:

O investimento de capital no ambiente construído está em sincronização com o ritmo cíclico mais geral de acumulação do capital. [...] é de especial importância com relação ao capital investido no ambiente construído, por causa do período prolongado durante o qual o corpo material do capital fixo está fossilizado na paisagem. Em qualquer determinado momento, há capitais individuais sendo implantados na paisagem, capitais em todos os estágios de desvalorização (o processo rotineiro através do qual o capital fixo deprecia seu valor parte por parte na produção), elementos desvalorizados do capital fixo e remanescentes abandonados do capital que se tornou sem valor (SMITH, 1988, p.182).

Na tentativa de ilustrar esta abordagem, selecionamos como exemplo uma economia inicialmente inserida no contexto de valorização do modelo de produção. Os antigos espaços industriais de Montevideu (Uruguai) são abundantes por seu passado industrial e pela dificuldade da economia uruguaia de reinserir-se nos processos mais dinâmicos do capital, especialmente do capital internacional, desde a segunda metade do século XX.

A grande quantidade de prédios industriais desocupados coloca para a “Intendencia” a necessidade de seu reaproveitamento e de propostas alternativas de uso do tecido urbano central. Em artigo de Acuña (2005), é analisada a possibilidade dessas áreas se constituírem como

[...] factores coadyuvantes de los procesos de revitalización productiva, de regeneración urbana, de mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de la población y de reconducción del desarrollo urbano (ACUÑA, 2005, p. 11).

Alguns projetos já existem como o que prevê a reutilização para fins residenciais e comercial das antigas instalações da têxtil Campomar y Soulas - Figuras 1, 2, 3 e 4. O prédio foi adquirido por uma empresa da construção e, apesar de existir projeto para transformar a área edificada em condomínio residencial e comercial preservando os aspectos arquitetônicos, as edificações serviam - e provavelmente ainda servem pois não foram encontradas informações contrárias até o momento, de depósito para os equipamentos da empresa. Havia autorização para a visita de estudantes, o que possibilitou a realização de uma atividade de campo em novembro de 2011. Abordar a necessidade de inserir os antigos espaços industriais de Montevideu, considerando sua desvalorização atual, e a necessidade de revalorizá-los e refuncionalizá-los pode ser lido como: *houve uma desvalorização destes*

*espaços, embora permaneça seu valor de uso, e precisamos criar condições para que os mesmos recuperem seu valor de troca.*



Figura 1 - Têxtil Campomar y Soulas - Montevidéu/Uruguai: pátio interno  
Fonte: Foto da autora.



Figura 2 - Têxtil Campomar y Soulas - Montevidéu/Uruguai: instrumentos de trabalho  
Fonte: Foto da autora.



Figura 3 - Têxtil Campomar y Soulas - Montevidéo/Uruguai: local de chegada da lã  
Fonte: Foto da autora.



Figura 4 - Têxtil Campomar y Soulas - Montevidéo/Uruguai: parede externa  
Fonte: Foto da autora.

## 1.2 A abordagem patrimonial

Na abordagem patrimonial a ênfase dos estudos sobre as antigas edificações industriais é colocada no seu valor histórico e cultural. A preocupação de alguns autores em contextualizar o momento produtivo/tecnológico em que as mesmas foram construídas não invalida esta característica. Este recurso da abordagem é utilizado para ressaltar a importância histórica do local/objeto estudado.

Em artigo de Benito Del Pozo (2002) sobre o “Patrimonio Industrial y Cultura del Territorio”, é evidenciado o interesse dos meios acadêmicos europeus, especificamente na Espanha, sobre as áreas industriais abandonadas ou “ruínas industriales”. Um dos exemplos desse interesse é o projeto de recuperação de antigos territórios industriais ao longo do Rio Llobregat, na Catalunha, projeto de pesquisa da Universidad Politécnica de Cataluña e do Instituto Tecnológico de Massachusetts. A conservação e o valor histórico dos antigos edifícios industriais também faz parte de estudos e propostas de Tatjer y Urbiola (2005) em relação às ruínas de “Can Ricart” em Barcelona, indústria têxtil do século XIX.

Per mèrits propis i per la seva grandària i posició, Can Ricart ofereix una oportunitat única de crear un nou estil de fer ciutat, com a peça clau d'una àrea de nova centralitat culturalment arrelada, econòmicament dinàmica i socialment creativa, d'atractiu indubtable per a locals i visitants (TATJER y URBIOLA, 2005, s/p).

Localizada no Distrito 22, a antiga indústria têxtil Can Ricart, em 2012 tornou-se a sede do “Liguamón – Casa de Línguas”. O Liguamón é um organismo governamental criado em 2005 e integrado pelo Governo da Catalunha e pela Câmara Municipal de Barcelona. A instalação da Casa das Línguas no distrito tecnológico do 22@ reforça, por outro lado, o seu papel como polo de inovação em torno das novas tecnologias aplicadas às línguas<sup>3</sup>.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, na década de 1970 declarou o primeiro Patrimônio Mundial relativo a uma

---

<sup>3</sup>El projecte 22@Barcelona transforma dues-centes hectàrees de sòl industrial del Poblenou en un districte productiu innovador que ofereix espais moderns per a la concentració estratègica d'activitats intensives en coneixement. Aquesta iniciativa és a la vegada un projecte de renovació urbana i un nou model de ciutat que vol donar resposta als reptes de la societat del coneixement. Disponible em: <[www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)>, acesso em 28/05/2014.

antiga área industrial: “como lo prueba el hecho de que el primer sitio incluido en la Lista del Patrimonio Mundial fue la mina de sal de Wieliczka, en Polonia, inscrita en el año 1978” (DEL POZO, 2002, p. 220). Tal fato retrata a valorização dessa e de outras tantas áreas e edificações como patrimônio industrial, histórico e cultural.

O estudo “Patrimônio Industrial no Brasil” de Azevedo (2010) resgata a história da indústria brasileira para abordar os remanescentes da indústria açucareira no Recôncavo Baiano e ressalta a necessidade de estudo do patrimônio industrial brasileiro:

O estudo e a investigação do patrimônio industrial no Brasil iniciam-se antes da difusão da disciplina de arqueologia industrial no país, que ocorreu durante a década de 1970. Pode-se dizer, porém, que as pesquisas e a preservação do patrimônio industrial no Brasil são ainda incipientes, e seu campo teórico, metodológico e prático para o conhecimento sobre o patrimônio industrial está ainda disperso em esforços isolados e pouco difundidos. O patrimônio industrial deve ser considerado como parte integrante do patrimônio cultural em geral (AZEVEDO, 2010, p.18).

Em artigo de Ferreira (2009), “Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória”, o patrimônio industrial é definido como um conceito relacionado ao processo produtivo de determinado momento tecnológico.

No seu sentido mais amplo o patrimônio industrial se relaciona com processos produtivos, modelos empresariais, matrizes tecnológicas que após cumprirem seu ciclo evolutivo, desapareceram. Os vestígios materiais e imateriais dessas atividades são testemunhos de mudanças culturais que acompanham os modelos produtivos que se sucedem (FERREIRA, 2009, p. 23).

A abordagem de seu estudo é vinculada às mudanças tecnológicas na indústria durante o decorrer do século XX, e exemplificado pela antiga têxtil Fábrica Rheingantz (1873-1968) de Rio Grande, e pela empresa telefônica Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência inaugurada na cidade de Pelotas em 1919 e incorporada pela Brasil Telecom em 1999 - Figuras 5 e 6. No ano de 2013, na realização de trabalho de campo em Rio Grande, conversamos com a arquiteta da Prefeitura. A mesma informou que nas instalações da antiga Fábrica Rheingantz (patrimônio tombado) será construído condomínio residencial. No site da construtora

Innovar Participações não há referência à antiga têxtil, só ao empreendimento que se chamará “Bairro Nova Rio Grande”<sup>4</sup>.



Figura 5 - Antiga Têxtil Fábrica Rheingantz - Rio Grande/RS: fachada atual da fábrica e casas do funcionários com a placa da construtora de futuro condomínio residencial.

Fonte: Foto cedida gentilmente por Laís V. Ramalho para esta pesquisa. Modificada pela autora.



Figura 6 - Antiga Têxtil Fábrica Rheingantz - Rio Grande/RS: fachada lado oposto Imagem 5.

Fonte: Foto cedida gentilmente por Laís V. Ramalho para esta pesquisa. Modificada pela autora.

<sup>4</sup>Disponível em: <[www.innovarparticipacoes.com.br](http://www.innovarparticipacoes.com.br)>, acesso em 15/11/2013.

No ano de 2004, foi criado em São Paulo o Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil), seção nacional da organização internacional *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – TICCIH.

Entre os objetivos deste comitê está o apoio às iniciativas de preservação industrial, proporcionando suporte às comunidades e, eventualmente, aos órgãos responsáveis do poder público. Além disso, deve servir também como organização de estudos e pesquisa, divulgação da causa preservacionista, articulando comunidades, organizações da sociedade civil, entidades empresariais e sindicais, tanto na preservação, quanto na busca de alternativas para a sua revitalização (FONTES, 2006).

Em junho de 2012, em São Paulo, aconteceram o VI Colóquio Latinoamericano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial e o II Encontro Internacional de Patrimônio Ferroviário. Os eventos foram organizados pelo Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial, pela Universidade Estadual Paulista, Universidade Estadual de Campinas, Universidade de Taubaté e pelo Centro Universitário de Belas Artes de São Paulo. Os eventos demonstram a preocupação acadêmica com o tema e a necessidade de aprofundar teoricamente sua discussão.

### **1.3 Abordagem filosofia da diferença**

A abordagem a partir da filosofia da diferença contribui com o estudo das antigas edificações industriais através dos conceitos de territorialização e desterritorialização. Em artigo de Haesbaert e Bruce (2002) “A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari”, a questão central é o conceito de desterritorialização e a abordagem geográfica do mesmo:

Em síntese, o objetivo último deste texto é enriquecer o pensamento geográfico através do desvendamento da concepção de desterritorialização em Deleuze e Guattari, autores que sempre tiveram no conceito de território e nos processos de desterritorialização e reterritorialização importantes ferramentas para o entendimento não apenas das questões filosóficas, mas também das práticas sociais e na construção de um efetivo projeto político de libertação dos desejos, dos corpos, da arte, da criação e da produção de subjetividade (HAESBAERT e BRUCE, 2002, s/p.).

Conforme os autores, o desejo deve ser entendido “como uma força criadora, produtiva”, e os autores estudados procuram “pensar e criar por rizoma, buscando

os encontros, os agenciamentos e os acontecimentos”<sup>5</sup>. Na Geografia, a contribuição conceitual dessa perspectiva é colocada por Haesbaert e Bruce (2002):

Pensar esses agenciamentos é sem dúvida pensar em uma Geografia, uma Geografia das multiplicidades e das simultaneidades como condição para a própria História. Não há História possível sem esses encontros, sem esses agenciamentos. Dessa forma, para discutirmos a desterritorialização, a reterritorialização e o território, precisamos primeiro articular os conceitos que nos permitem pensar estas questões (HAESBAERT e BRUCE, 2002, s/p.).

Um exemplo para esta forma de abordar os antigos espaços industriais está na tese de doutoramento de Rocha (2010), intitulada “Arquitetura do abandono [ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte]”. Nela, o autor define que os territórios da arquitetura do abandono são “desde edificações desabitadas, ruínas, resto de construção, até mesmo favelas, resíduos, sujeitos excluídos e tudo que até o desprendimento da matéria poderá nos levar a sentir e a pensar (p.45)”. Descreve as edificações industriais como se fossem sujeitos do território: “Uma fábrica abandonada ou uma fábrica que abandonou muitos”; um lugar de lembranças/memória e sensações: “uma enorme massa construída, onde o trabalho parou, onde se sente ainda o movimento dos operários, o som das máquinas (p. 45)”. O estudo do autor é sobre a “arquitetura do abandono” na cidade de Pelotas e possui como referencial teórico as proposições de Deleuze e Guatarri.

Pesquisas com esta abordagem sobre os antigos espaços industriais são ainda incipientes. De qualquer forma, a análise dos espaços industriais abandonados a partir da filosofia da diferença é uma possibilidade.

#### **1.4 Cemitérios industriais: lugares, agentes e processos**

No atual “tempo” de desconcentração dos espaços metropolitanos, o capital industrial impulsiona novas fronteiras para si e para o setor de serviços através da extensão das formas urbanas. Ele deixa suas marcas nos antigos “centros

---

<sup>5</sup> Por agenciamento, Guatarri e Rolnik se referem a uma “noção mais ampla do que a de estrutura, sistema, forma, etc. Um agenciamento comporta componentes heterogêneos, tanto de ordem biológica, quanto social, maquina, gnosiológica, imaginária (DELEUZE e GUATARRI *in* HAESBAERT e BRUCE, 2002).

O rizoma é uma proposta de construção do pensamento onde os conceitos não estão hierarquizados e não partem de um ponto central, de um centro de poder ou de referência aos quais os outros conceitos devem se remeter. O rizoma funciona através de encontros e agenciamentos, de uma verdadeira cartografia das multiplicidades. O rizoma é a cartografia, o mapa das multiplicidades (DELEUZE e GUATARRI *in* HAESBAERT e BRUCE, 2002).

propulsores” de sua existência, ou, no centro metropolitano. Estes, apesar de exercerem novas centralidades, não são homogêneos internamente e abrigam territórios relativos ao período em que as indústrias concentravam-se principalmente em seu interior. Tanto a inclusão como a não inclusão dos antigos espaços industriais nas dinâmicas de acumulação atuais apresenta conflitos, seja por polêmicas e contradições relativas ao seu novo uso, seja por situações de insegurança, medo, desconforto, ocasionadas por sua condição de abandono. Suas novas possibilidades não se encontram vinculadas estritamente às dinâmicas industriais atuais.

Santos (2008), não trata exatamente dos cemitérios industriais. Porém, sua elaboração teórica sobre o espaço geográfico considera como territórios herdados de momentos anteriores as formas relativas a períodos tecnológicos obsoletos diante das dinâmicas sociais/técnicas/científicas que operam no espaço atual. O autor as chama genericamente de rugosidades.

Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. [...] Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2008, p.140).

Os processos de “retorno” às centralidades urbanas são tema de vários estudos. Smith (2006), em seu artigo “A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global” analisa as mudanças urbanas na cidade de Nova Iorque através da reocupação de bairros antigos pelas classes médias e altas, ou, por processos de “revitalização”<sup>6</sup>. Em seus argumentos, esta nova ocupação das centralidades acentua a segregação social na medida em que desloca populações de menor poder aquisitivo desses “territórios”, principalmente por processos de valorização imobiliária. “Por ser uma expressão de relações

---

<sup>6</sup>O termo gentrificação é um neologismo que deriva do termo *gentrification*, que pode ser traduzido como enobrecimento. É um termo relativamente novo no vocabulário urbanístico e diz respeito à alteração da composição social original de determinadas áreas de uma cidade em decorrência de programas de requalificação de espaços urbanos estratégicos, quando estes visam interesses imobiliários, empresariais e financeiros. Em outras palavras, significa a expulsão de moradores de áreas urbanas degradadas, que pertencem a classes sociais menos favorecidas, em decorrência da valorização desta área por uma intervenção urbana (FACCENDA, 2003).

sociais, econômicas e políticas mais amplas, a gentrificação em uma cidade específica irá exprimir as particularidades da constituição de seu espaço urbano” (p. 74). Sobre o momento atual dos processos de gentrificação, o autor considera:

Os países do velho primeiro mundo continuam sendo a localização principal da gentrificação nestes primeiros anos do século XXI, e ainda não podemos vislumbrar claramente como o processo se desenvolveria na Ásia, na América Latina e em certos países da África. (SMITH, 2006, p.75).

Nos Estados Unidos as áreas de abandono industrial são chamadas de *brownfields*. Sua existência é relacionada com a desconcentração industrial dos centros urbanos onde primeiro se desenvolveu a industrialização, mas o uso do termo não se restringe somente aos antigos territórios industriais e pode se referir a antigas áreas comerciais e a vazios urbanos.

Nos Estados Unidos as estimativas conforme P. McKeehan (2000) são de 600.000 brownfields. Um relatório nacional que data de fevereiro de 2000, lista 201 cidades que juntas somam mais de 81.568 acres de terrenos ocupados por brownfields. De acordo com T. H. RUSS (1999:1-2) existem várias pesquisas tentando quantificar os brownfields no território norte-americano; a origem dos mesmos é geralmente o legado do passado urbano-industrial (VASQUES, 2006, s/p).

Nesse país existem programas de incentivo fiscal, financiamento e assessoria que visam o reuso de *brownfields* - como exemplo, nos estados de Illinois, Indiana, Ohio, Pensilvânia (MARET, 2003, p. 83). O argumento ambiental permeia e justifica políticas para essas áreas. Os governos municipais são os intermediadores entre proprietários e organismos de financiamento e assessoria.

Os debates realizados no Brasil sobre os cemitérios industriais são recentes. Mesmo assim, ficam evidentes as controvérsias entre os diferentes atores envolvidos: as comunidades dos antigos bairros/cidades industriais; o poder público em suas várias instâncias; investidores do setor imobiliário; organismos não governamentais e internacionais; pesquisadores. Como exemplo podemos citar o bairro da Lapa, em São Paulo:

Recebemos com decepção e pesar a notícia de que o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São Paulo (Conpresp) terminou por excluir do processo de tombamento da Lapa, região oeste da capital, 23 imóveis antes listados para preservação. Tratam-se de oito conjuntos de casas e sete

conjuntos de galpões industriais, que haviam sido incluídos em pauta por indicação popular em audiências públicas nas 31 subprefeituras, durante a elaboração dos Planos Regionais Estratégicos, em 2004, como Zona Especial de Preservação Cultural (Zepecs), e boa parte deles localiza-se na assim conhecida como "Lapa de Baixo", nos arredores da linha férrea usada pela empresa de cargas MRS e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) (MENEQUELLO, FONTES e SILVA, 2009, s/p).

#### A zona portuária do Rio de Janeiro, com o projeto "Porto Maravilha":

Pela proposta, a zona portuária do Rio de Janeiro (composta, basicamente, pelos bairros centrais da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju) vai passar por uma reforma completa nos próximos cinco ou seis anos, que inclui amplas intervenções urbanísticas e a construção de vários equipamentos comerciais e culturais, além de moradias.

Tudo isso, claro, depende de mudanças na legislação, que atualmente define a área basicamente como industrial. O triunvirato não medirá esforços, portanto, para que a Câmara dos Vereadores aprove o quanto antes não só a revisão da legislação urbanística da área mas também a criação dos CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), títulos que darão a empreendedores o direito de construir além dos limites definidos pelo IAA (Índice de Aproveitamento de Área).

Em meio ao farto material de divulgação, não foi todavia anunciado – ou sequer mencionado - qualquer concurso público de projetos. Tampouco apareceu qualquer nome de arquiteto ou urbanista por trás das imagens que enchem as páginas dos jornais (NOBRE, 2009, s/p).

#### A modernização da zona portuária de Santos que prevê a construção de uma perimetral entre a cidade e o porto:

São antigos armazéns, oficinas de reparos, usinas de compostagem, subestações de energia elétrica, galpões e garagens que encontram-se desativados, abandonados e localizados nos espaços destinados à nova avenida. Por ser área de legislação federal, há um conflito jurídico que impediria qualquer intervenção do poder municipal na sua preservação, mesmo que este o quisesse. Assim, a cidade veda seus olhos para o que ocorre nos fundos de seu terreno como se este não lhe dissesse respeito, desprezando o que lá tem ocorrido, principalmente após as privatizações de áreas portuárias, onde antigos armazéns, indiscriminadamente de seu valor histórico ou arquitetônico, tem sido demolidos para dar lugar a pátios de containers. Tal patrimônio tem sido e continuará sendo ignorado pela cidade, renegando-lhe ser um importante instrumento de requalificação urbana, agregando valor a futura avenida, dando resignificação a uma área da cidade cujo único significado tem sido a sujeira e o abandono.

Santos sempre teve um perturbado caso de amor e ódio com seu porto. (OZORES, 2004, s/p).

Em “Espaços de triagem de resíduos sólidos na cidade de Porto Alegre” Mello (2008) relata a utilização de área abandonada próxima ao centro da cidade por um grupo de “catadores” onde “o espaço de trabalho é, improvisadamente, um túnel desativado da rede ferroviária”.

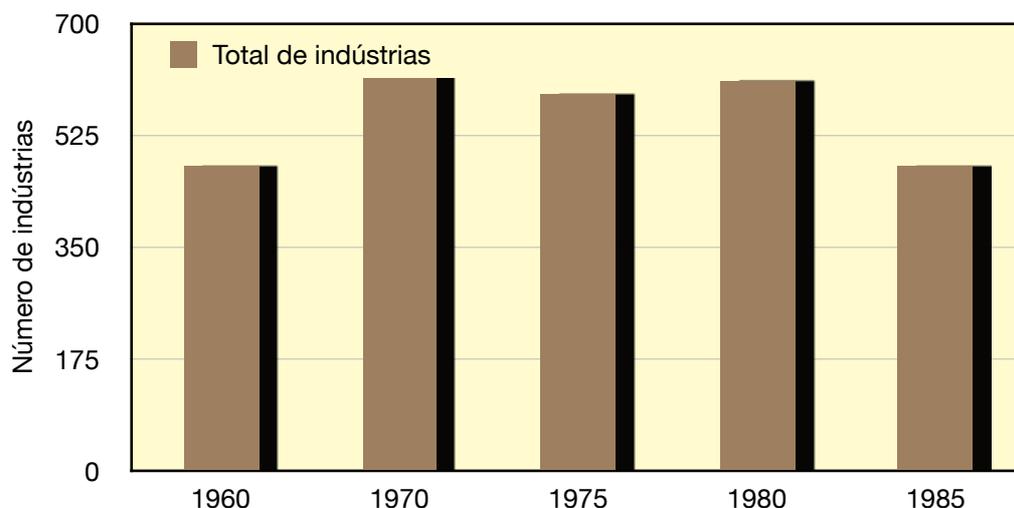
O Profetas da Ecologia II formou-se no fim do ano de 2005 a partir da iniciativa de um pequeno grupo de catadores informais que, orientados por ideólogos políticos de esquerda - um Irmão Marista de longa história de militância junto às camadas populares e um educador popular – ocuparam antigo espaço abandonado de lazer dos funcionários da Rede Ferroviária que liga os municípios da região metropolitana. Situa-se aí neste local a edificação que servia de suporte de banheiros e espaços de convívio e um túnel desativado nos fundos do terreno. Ali instalados, iniciaram suas atividades e fundaram a Associação que é a segunda versão de uma outra também fundada a partir da orientação do mesmo Irmão (MELLO, 2008).

No Rio Grande do Sul, os cemitérios industriais localizam-se de forma expressiva nas cidades onde primeiro se estabeleceu a indústria: Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Especialmente em Rio Grande e Pelotas, alguns estudos e pesquisas procuram contemplar a necessidade de elaborar teoricamente estes espaços (MARTINS, 2004; RENNER, 2012; MARTINS, 2006; SÁ BRITTO, 2012).

Em Porto Alegre, capital política e econômica do Estado, os processos que originaram os cemitérios industriais estão relacionados com a recomposição do espaço metropolitano pelo crescimento interno, por fatores de localização e pela combinação de políticas governamentais de organização das metrópoles e incentivos fiscais. Estas modificações foram acompanhadas de alterações em sua economia com o expressivo crescimento do setor terciário. Além disso, correspondem ao momento de reestruturação do modelo de acumulação vigente e dos espaços nacionais e mundial do final do século (BENKO, 2001; HARVEY, 2005). Conforme Soares y Ueda (2002), a atratividade de capitais nacionais e transnacionais para Porto Alegre e região metropolitana é uma das características desta fase.

Nesta recomposição, a cidade de Pelotas que havia iniciado sua industrialização em fins do século XIX, vivenciou este novo arranjo espacial e o deslocamento industrial como um território não atrativo aos novos investimentos. Esta condição é expressa por fatores internos (dificuldade das empresas adequarem-se ao novo padrão tecnológico, por exemplo) e por fatores externos (transporte de mercadorias prioritariamente rodoviário em escala nacional, readequação dos espaços mundiais).

Gráfico 1 - Evolução do número de estabelecimentos industriais em Pelotas - 1960/1985



Fonte: IBGE - Censos industriais 1960, 1970, 1975, 1980, 1985.  
Elaborado pela autora.

O artigo de Sá Britto e Martins (2009) “Vazios da indústria: reflexões acerca das *friches industrielles* na cidade de Pelotas - RS” aborda esta questão:

[...] o vertiginoso processo de industrialização ocorrido em Pelotas manteve seu dinamismo por um período relativamente curto, apesar das amplas transformações que causou. De forma geral este período pode ser compreendido entre as primeiras décadas do século XX até meados das décadas de 70 e 80, quando sob influência do chamado fim do “milagre brasileiro” o otimismo do mercado internacional desponta numa profunda crise econômica, repercutindo diretamente no processo de desindustrialização e conseqüente agravamento da pobreza, desemprego e desigualdades sociais e territoriais. É neste contexto que ocorre o surgimento das friches ou ruínas industriais sobre o espaço (SÁ BRITTO e MARTINS, 2009, p. 399).

Na Tabela 1 estão listados os gêneros industriais de Pelotas e o número de indústrias correspondentes a cada um entre 1960 e 1985. Em 1975, 1980 e 1985 foram realizadas modificações nas coletas de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, com o acréscimo dos gêneros “atividades de apoio e de serviços de caráter industrial” - 1975, e “unidades auxiliares administrativas” - 1980. No Censo Industrial de 1985 foram agrupados estes últimos além de outros na categoria “demais gêneros”. Mesmo assim, os totais de estabelecimentos para cada ano recenseado demonstram um agudo crescimento das unidades industriais entre 1960 e 1970 e, na mesma proporção, o decréscimo do número de estabelecimentos entre

1980 e 1985, coincidindo com o período referido pelos autores como de surgimento dos cemitérios industriais em Pelotas - Gráfico 1.

Tabela 1 - Número de estabelecimentos por gênero industrial em Pelotas, 1960-1985

<b>Indústrias</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1975</b>	<b>1980</b>	<b>1985</b>
Produtos alimentares	195	250	206	191	184
Mecânica	4	32	15	13	19
Química	10	13	12	12	11
Couros, peles e produtos similares	17	13	10	9	10
Demais gêneros	-	-	-	-	250
<b>Total</b>	<b>475</b>	<b>612</b>	<b>589</b>	<b>609</b>	<b>477</b>

Fonte: IBGE - Censos industriais 1960, 1970, 1975, 1980, 1985.  
Organizado pela autora.

Na zona portuária estão concentradas as antigas edificações que hoje figuram como cemitérios industriais. A Universidade Federal de Pelotas, desde 1995, vem adquirindo parte desses antigos prédios industriais e protagonizando o processo de revitalização dos mesmos com a refuncionalização da área portuária - Figuras 7 e 8.

Todavia, nos últimos anos uma série de transformações na zona portuária colocam em evidencia o papel determinante da universidade no aquecimento do setor imobiliário, com investimentos federais que chegaram à ordem de 19,9 milhões de reais. A aquisição de pelo menos 27 imóveis pela UFPel, entre os anos de 2005 a 2012, e as transformações decorrentes das obras de refuncionalização destes espaços, modificaram expressivamente o valor do solo urbano e a dinâmica espacial na área central e portuária da cidade (SÁ BRITTO, 2012, p. 11).

Na cidade de Pelotas, fica clara a atuação do Governo Federal como agente de revalorização dos espaços urbanos, neste caso, sem a necessária utilização de incentivos fiscais e com ação direta no espaço. Ou seja, não somente o capital imobiliário e/ou privado aliado as administrações municipais atua na recuperação do valor de troca do patrimônio industrial herdado do período anterior de acumulação. Este movimento pode ser impulsionado por políticas nacionais de reordenamento interno do território visando a inclusão das áreas que ficaram, num primeiro momento, na margem dos espaços atrativos do atual modelo de acumulação. Isto não significa, como demonstram os autores, que neste tipo de "intervenção" o capital privado deixe de encontrar as formas de se reproduzir.



Figura 7 - Antiga edificação Frigorífico Anglo  
Fonte: Disponível em <<http://prograu.ufpel.edu.br>>, modificado pela autora.



Figura 8 - Atual prédio da Reitoria da Universidade Federal de Pelotas/RS  
Fonte: Disponível em <<http://prograu.ufpel.edu.br>>, modificado pela autora.

Ainda, em 1960, Pelotas é o segundo município do estado em número de estabelecimentos industriais, ficando Porto Alegre em primeiro lugar, posição em que ainda hoje permanece. No Censo Industrial de 1970, Pelotas figurava em 4º lugar. Esta posição em relação ao número de indústrias do município permaneceu durante todo período, demonstrando que seu crescimento industrial não deu-se de forma isolada no Estado. A diferença do número de indústrias entre 1980 e 1985 marca o

aparecimento dos cemitérios industriais em Pelotas, conforme Sá Britto e Martins (2009).

A pesquisa de doutorado de Martins (2004), intitulada “A produção do espaço em uma cidade portuária através dos períodos de industrialização: o caso do município de Rio Grande-RS”, apresenta dois momentos nos quais o fechamento de indústrias propiciou o aparecimento dos cemitérios industriais na cidade. O primeiro é relativo ao final da Segunda Guerra Mundial, quando o modelo de produção voltado ao abastecimento do mercado externo predominante no seu parque industrial encontra dificuldades de competir e se adequar tecnologicamente diante da retomada produtiva dos países centrais - Figuras 9 e 10.

[...] gradativamente vai diminuindo a exportação das empresas têxteis e frigoríficos existentes na cidade do Rio Grande para esses países, dificultando a situação dessas empresas, por perderem seu principal mercado consumidor dos últimos anos, que lhes tinha possibilitado uma sobrevivência durante a industrialização restringida. Ao mesmo tempo, tais firmas estavam defasadas tecnologicamente e já não mais dispunham do mercado consumidor existente no centro do país como outrora, ocupado agora pela economia industrial paulista. Isso põe fim a outras fábricas que haviam se desenvolvido durante a industrialização dispersa (MARTINS, 2004, p.183).<sup>7</sup>



Figura 9 - Antigo Moinho Rio-Grandense S. A., Rio Grande/RS  
Fonte: Foto de Laís V. Ramalho cedida para esta pesquisa - Modificada pela autora.

---

<sup>7</sup>O período da industrialização restringida ou substituição de importações caracteriza-se como o período industrial brasileiro que, ainda induzido pelo setor de exportação no seu desenvolvimento, proporcionava o acúmulo de capital necessário para importar os bens de produção, apesar das restrições quanto à autonomia para sua reprodução (CANO, 1985, p.76 *apud* MARTINS, 2004, p.162). A fase da industrialização dispersa referida pela autora é relativa aos anos da República Velha.



Figura 10 - Antigo Moinho Rio-Grandense S. A., Rio Grande/RS - utilizado como “Entrepósito Frigorífico Pescal”  
Fonte: Foto de Laís V. Ramalho cedida para esta pesquisa - Modificada pela autora.

A indústria da pesca crescia na cidade portuária, tornando de menor tamanho a crise do padrão produtivo anterior.

A atuação desse setor foi crescente durante as primeiras décadas da segunda metade do século XX, inclusive concomitantemente ao fechamento de empresas fabris de outros setores como o têxtil, o calçadista e o frigorífico, portanto coube em parte a essas empresas o dinamismo industrial da cidade nesse período (MARTINS, 2004, p.173).

Naquele momento, as políticas de desenvolvimento do governo militar financiaram melhorias portuárias - construção do Superporto com terminais para escoamento da soja cultivada no Estado, a construção do Distrito Industrial - com o crescimento do ramo químico, melhorias rodoviárias e ferroviárias, incentivos fiscais para os investidores e projetos de construção de moradias. Nos anos 1980, auge das indústrias da pesca em Rio Grande, haviam 29 empresas em funcionamento. Na metade da década seguinte, apenas 12 permaneciam em atividade e, em 2010, das 5 empresas restantes apenas duas atuavam como entreposto de pescado (RENNER, 2010), processo que teve como consequência a ampliação do número de cemitérios industriais.

## 1.5 Cemitérios industriais: o olhar desta pesquisa

Com a consideração das diferentes abordagens, propostas de pesquisa e olhares apresentados ao objeto deste estudo, é necessário delimitar seu significado nesta pesquisa. Alguns elementos se repetem, pois o acúmulo de estudos anteriores contribui para que possamos avançar. Consideramos a definição de Bozzano (2004), para a tipologia cemitérios industriais na Região Metropolitana de Buenos Aires, o ponto de partida para a definição do objeto de estudo. Com ela explicamos as antigas espacialidades das indústrias que deslocaram-se de Porto Alegre para Gravataí desde os anos 1960. O autor caracteriza os cemitérios industriais como “cenário perdedor da reestruturação industrial onde se produz o contraste entre a primeira ocupação industrial e a impossibilidade de retomá-la” (p. 226). Localizam-se em “espacialidades predominantemente industriais desde sua origem” (p. 227).

À definição de Bozzano (2004), agregamos algumas considerações para a análise dos cemitérios industriais de Porto Alegre:

- As espacialidades cemitérios industriais constituem cenários “perdedores” da reestruturação industrial de forma relativa, na medida em que plantas industriais da primeira ocupação são reintroduzidas nas lógicas atuais de produção do espaço e de bens de produção ou consumo com a mesma *função*.
- A forma relativa também deve ser considerada quando estas espacialidades são reinseridas nas lógicas urbanas com outras *funções*, muitas vezes mantendo as características (pelo menos externamente) das *formas* originais devido as limitações impostas pelas legislações municipais, pela disponibilidade dos proprietários em modificá-las ou pelo poder político dos movimentos sociais. Explicando, o deslocamento industrial nas metrópoles é acompanhado, em muitos casos, da realocação das plantas industriais nos espaços adjacentes, nos municípios da região, dando continuidade ao papel desempenhado no momento anterior.
- Mesmo vazios ou alijados dos conteúdos anteriores, estes espaços não estão necessariamente destituídos de *funções*.
- Os significados (cultural; imaginário; histórico) das *formas* e dos conteúdos anteriores dos cemitérios industriais, podem ser apropriados pelos projetos e pelo discurso de revitalização, do capital imobiliário e dos outros agentes atuantes no processo, na intenção de agregar mais valor às novas *funções* desempenhadas pelos mesmos no espaço urbano.

Em “Espaço e método”, Santos (1985) expõe categorias do método geográfico de análise: *estrutura, processo, função e forma*. O autor parte do conceito básico de que o espaço “é um produto social em permanente processo de transformação” (p. 49). As transformações na sociedade, o acúmulo de tecnologias, as mudanças nos padrões de produção desencadeiam mudanças espaciais percebidas na paisagem que possui elementos de diferentes momentos relacionais espaço/sociedade. A paisagem é a materialização das relações sociedade-natureza em diferentes tempos, identificados nas diferentes formas. Nela podem estar expressos diferentes momentos tecnológicos das relações espaço/sociedade como por exemplo, os cemitérios industriais nas metrópoles. A metrópole Porto Alegre não é mais uma cidade-industrial, mas uma metrópole de serviços que acumula na sua paisagem elementos do momento anterior, como por exemplo, os cemitérios industriais. Santos (1985), propõe a relevância do conceito de estrutura espaço-temporal para a análise do espaço geográfico que se demonstra desigual em diferentes escalas, se transforma em diferentes velocidades e direções, e é resultado “da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade” (p. 49).

Às considerações feitas anteriormente, onde foram destacadas em itálico as categorias *forma* e *função*, é preciso acrescentar duas outras: *estrutura* e *processo*. Na proposta de Santos (1985), os significados das quatro categorias não são fixos, eles podem ser adaptados conforme a especificidade da análise que se propõe. De qualquer forma, o sentido básico de seu significado é necessário à compressão e utilização dos mesmos. O autor descreve que:

- *Forma* é o aspecto visível de algo, o arranjo ordenado de objetos, um padrão;
- *Função* corresponde a uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa;
- *Estrutura* compreende a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção;
- *Processo* é uma ação contínua na direção de um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança.

Acrescentaria aqui que o *processo não é linear* e também por isto os elementos do passado, dos momentos anteriores de acumulação em nosso modelo de produção, compõem a paisagem do momento atual.

No mesmo texto, o autor ressalta a importância da consideração das quatro categorias na análise geográfica: “ a compressão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo” (p. 50). A temporalidade dos processos e suas estruturas correspondentes, a perspectiva histórica do espaço geográfico talvez, ainda, seja um tema promotor de muitos debates, como o próprio autor pontua em um seus trabalhos posteriores “A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção” (2008)<sup>8</sup>: “ o enfoque das técnicas pode tornar-se fundamental quando se trata de enfrentar essa questão escorregadia das relações entre o tempo e o espaço em geografia” (p. 49). Na continuidade do texto, pondera:

A materialidade artificial pode ser datada, exatamente, por intermédio das técnicas: técnicas da produção, do transporte, da comunicação, do dinheiro, do controle, da política e, também, técnicas da sociabilidade e da subjetividade. As técnicas são um fenômeno histórico. Por isso é possível identificar o momento de sua origem. Essa datação é tanto possível à escala de um lugar, quanto a escala do mundo. Ela é também possível à escala de um país, ao considerarmos o território nacional como um conjunto de lugares (SANTOS, 2008, p. 57).

Conforme o autor, durante o período industrial experimentamos socialmente processos, estruturas, formas e funções relativas ao “meio técnico” iniciado com os avanços das revoluções industriais europeias que estruturaram o espaço geográfico até chegar no período atual, onde a tecnologia da informação é um dos pilares de um novo meio “técnico-científico-informacional” (SANTOS, 1985; 2008). Esta temporalidade é congruente com as análises de Benko (1996; 2001) quando argumenta sobre a recomposição dos espaços após a crise do sistema fordista de acumulação do capital - meio técnico, e a vigência de um novo regime de acumulação do capital imbuído de novas configurações espaciais - meio técnico-científico-informacional<sup>9</sup>. Processo que desencadeou novas formas, estruturas e

---

<sup>8</sup> Primeira edição em 1996.

<sup>9</sup> Trata-se de uma recomposição dos espaços: os espaços clássicos - nos quais os sistemas econômico, social e político evoluíram praticamente ao longo de todo o século - estão se deslocando ao mesmo tempo para cima e para baixo. Na escala superior, constata-se a criação ou o reforço dos blocos econômicos, inicial e, frequentemente, sob forma de mercados comuns, evoluindo, em seguida, rumo a espaços política e economicamente unidos como é o caso da Europa; o deslocamento rumo ao patamar inferior da escala caracteriza-se pelo reforço das unidades territoriais em nível regional. O nosso planeta tem assim quatro níveis espaciais pertinentes de análise: o mundial, o supranacional (blocos econômicos), o nacional (Estados-nação) e o regional (local ou infranacional) (BENKO, 2001, p.7).

funções nas diferentes escalas de análise, incluindo de forma significativa a dimensão supra-nacional. Mostra-se congruente também com os diferentes níveis de acumulação do modo de produção capitalista descritos por Harvey (2005).

Com esta perspectiva, os cemitérios industriais são analisados nesta pesquisa enquanto elementos do espaço geográfico de Porto Alegre, resultantes das transformações desencadeadas pelos processos de reestruturação do modelo de acumulação do modo de produção capitalista, no momento em que esta se transfigura de cidade industrial para metrópole de serviços. Os cemitérios industriais analisados são antigas fábricas com suas relativas formas, funções e estruturas correspondentes ao primeiro momento de acumulação explicitado e que foram submetidas aos processos que geraram as novas configurações do modelo atual. A questão que se coloca, e que procuro responder nos capítulos seguintes, é:

*- De que forma os cemitérios industriais são reintroduzidos/incluídos, atualmente, no espaço urbano de Porto Alegre, mediante as transformações do modelo de acumulação do capital que a ressignificam como metrópole de serviços?*

## CAPÍTULO 2

### PORTO ALEGRE: DE CIDADE INDUSTRIAL A METRÓPOLE DE SERVIÇOS

Porto Alegre, administrativamente fundada pela Provisão Régia em 26 de março de 1772, que desmembrou o Porto dos Casais da Capela Grande de Viamão, foi primeiro chamada de Freguesia do Porto dos Casais, tornando-se capital da Província em 1773. Em 1808 passou a categoria de Vila e, em 23 de novembro de 1822, torna-se Cidade de Porto Alegre e capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul - Carta de Lei de 14/11/1822<sup>10</sup>, estando o mesmo localizado no extremo Sul do Brasil - Figura 11.

Enquanto capital, configura-se como o centro político e econômico do estado. Concentra 35,4% da população da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) e 13,2% da população estadual, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Censo 2010 - Tabela 2.

Tabela 2 - População absoluta e percentual da população de Porto Alegre na RMPA, no RS e no Brasil - 2010

	Porto Alegre	RMPA s/ Porto Alegre	RMPA c/ Porto Alegre	RS	Brasil
População Absoluta	1.409.351	2.569.119	3.978.470	10.693.929	190.732.694
Percentual de Porto Alegre	-	-	35,4%	13,2%	0,74%

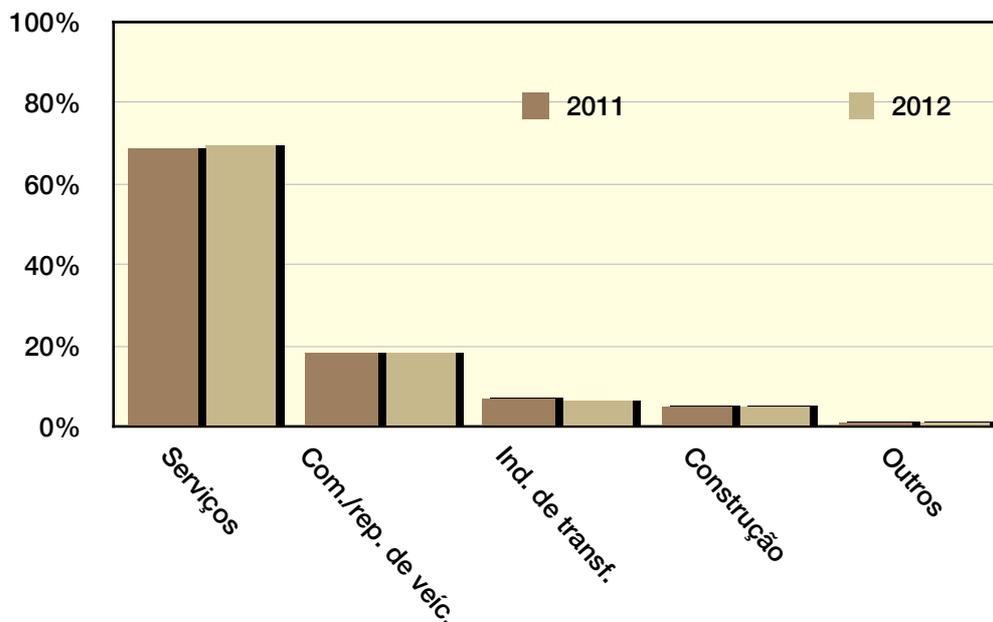
Fonte: IBGE, Censo 2010; Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional - Metroplan. Organizado pela autora.

Os resultados do Censo 2010, apontam que a capital possui o menor crescimento populacional do país. Os dados sobre distribuição de faixa etária da população de Porto Alegre demonstram uma concentração de jovens entre 25 e 29 anos.

<sup>10</sup>Disponível em: <www.ibge.gov.br >, acesso em 16/01/2014.

Conforme dados da RAIS-MTE, entre 2008 e 2011, o subsetor de atividade econômica que mais cresceu percentualmente em número de estabelecimentos foi o Ensino, com uma variação de 18,53%. Em segundo lugar no mesmo item está a Construção Civil com 16,88%<sup>11</sup>.

**Gráfico 2 - Distribuição dos ocupados por setor de atividade econômica, em Porto Alegre - 2011/2012**



Fonte: PED-RMPA *In* Indicadores Econômicos de Porto Alegre-Abril 2013-PMPA.  
Elaborado pela autora.

Em relação a ocupação, a maioria dos trabalhadores da capital atua no setor de serviços - Gráfico 2. No período 2000-2010 a taxa de desemprego oscilou entre 16% e 7%, registrando 7,7% em 2010. Os dados da Pesquisa de Emprego e Desemprego da Região Metropolitana de Porto Alegre indicam taxas menores em 2011 e 2012: 6,5% e 6,4%, respectivamente, conforme dados publicados pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre/Procempa<sup>12</sup>.

A taxa média das estimativas mensais de desocupação em 2013 - Pesquisa Mensal de Emprego (PME), divulgada pelo IBGE em janeiro de 2014, classifica a Região Metropolitana de Porto Alegre com o menor índice entre as regiões onde ocorre a

<sup>11</sup>Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br>, acesso 05/01/2014.

<sup>12</sup>A Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) é um levantamento domiciliar contínuo, realizado mensalmente (<http://www.dieese.org.br>).

pesquisa (Recife, Salvador, Belo horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre). O percentual corresponde a 3,5%, valor inferior a média nacional de 5,4%.

A taxa de desocupação (proporção de pessoas desocupadas em relação à população economicamente ativa, que é formada pelos contingentes de ocupados e desocupados) de 2013 (média de janeiro a dezembro) foi estimada em 5,4%, 0,1 ponto percentual abaixo da observada em 2012 (5,5%). na comparação com 2003, quando a taxa foi estimada em 12,4%, a redução foi de 7,0 pontos percentuais (Disponível em: <http://saladeimprensa.ibge.gov.br>, acesso em 01/02/2014).

O valor do PIB *per capita* na capital em 2010 é superior aos relativos nacionais e estaduais e que a média metropolitana, conforme Tabela 3.

Tabela 3 - PIB a preços correntes do Brasil, do RS, da RMPA, de PoA e da RMPA exclusive PoA -2010

Unidade Geográfica	PIB (R\$ milhões)	PIB <i>per capita</i> (R\$)
Brasil	3.770.085	19.508
Rio Grande do Sul (RS)	252.483	23.606
RMPA	110.507	27.905
<b>Porto Alegre (PoA)</b>	<b>43.038</b>	<b>30.525</b>
RMPA exclusive PoA	67.469	26.457

Fonte dos dados brutos: FEE e IBGE.

Elaboração: ASSEPLA/SMIC/Prefeitura de Porto Alegre in Indicadores Econômicos de Porto Alegre- Abril 2013-PMPA.

Considerando o valor bruto, o PIB de Porto Alegre é o maior entre os município do estado, e o Valor Adicionado Bruto do setor de serviços representou 85,30% de sua composição em 2011 - Tabela 4.

Tabela 4 - Produto Interno Bruto (PIB), Valor Adicionado Bruto (VAB), PIB *per capita* e população dos dez maiores municípios segundo PIB total do RS - 2011

Município	PIB		VAB (%)			PIB <i>per capita</i>	Pop./hab.
	Valor R\$	Participação %	Agropecuária	Indústria	Serviços		
<b>Porto Alegre</b>	<b>45.506.017</b>	<b>17,26</b>	<b>0,06</b>	<b>14,64</b>	<b>85,30</b>	<b>32.203</b>	<b>1.413.094</b>
RS	263.633.398	100,00	9,2	26,86	63,96	24.563	10.733.030

Fonte: FEE/Centro de Informações Estatísticas/ Núcleo de Contabilidade Social. IBGE/Diretoria de Pesquisas/Coordenação de Contas Nacionais. Disponível em: <http://www.fee.tche.br>. Modificado.

O Produto Interno Bruto de Porto Alegre representou em 2011 o total de 17,26% do PIB estadual e 85,30% deste percentual foram oriundos do setor de Serviços. O segundo maior PIB estadual representado por Caxias do Sul é relativo a 36,5% do PIB da capital.

O desenvolvimento da cidade a partir da península onde localiza-se o centro, desenhou duas grandes áreas de características diferentes, uma na direção Norte e outra na direção Sul - Figura 12. Na porção Sul, ao longo das margens do Lago Guaíba, instalaram-se áreas de lazer de instituições públicas e privadas, bairros residenciais, sítios e chácaras. Na última década, a construção de condomínios residenciais nessa região, preferencialmente horizontais e para diferentes extratos sociais, promoveu o adensamento populacional. Separando as porções Norte e Sul, a cidade cresceu sobre uma sequência de morros alinhados no sentido Leste-Oeste, onde estão localizados bairros característicos de população de renda média e alta. Na porção Norte, encontram-se as vias de entrada e saída da cidade, a região portuária, o aeroporto, o trem metropolitano. Com seus relativos meios de transporte, estas vias hoje redesenham os primeiros caminhos da população e dos imigrantes que aqui chegaram com um vasto arsenal de tecnologia. Nesta porção se desenvolveu a área produtiva industrial e importante parcela do setor terciário. Nas Figuras 13 e 14, aspectos dos bairros do Quarto Distrito de Porto Alegre.

Nas direções Nordeste e Leste do centro da cidade, a ocupação das áreas disponíveis é mais intensa e tem priorizado a verticalização, muitas vezes mesclando torres residenciais e comerciais. A cidade reproduz o modelo de consumo “shopping center”, atraindo consumidores da Região Metropolitana e do interior do Estado.

A preocupação em unir o Norte e o Sul da metrópole possibilitou o planejamento de vias transversais e perimetrais. Ao longo da terceira perimetral, que liga a Zonal Sul ao aeroporto, à BR 290 e BR 116, e a recentemente inaugurada Rodovia do Parque, despontam grandes edifícios espelhados de arquitetura cosmopolita, que aos poucos é reproduzida em pontos diferenciados da cidade, muitas vezes com menor porte e para diferentes funções. O deslocamento centro-bairro é feito por vias radiais que estendem-se até os limites políticos municipais, possibilitando a

concretização dos fluxos populacionais diários entre os municípios conurbados que formam a região metropolitana.

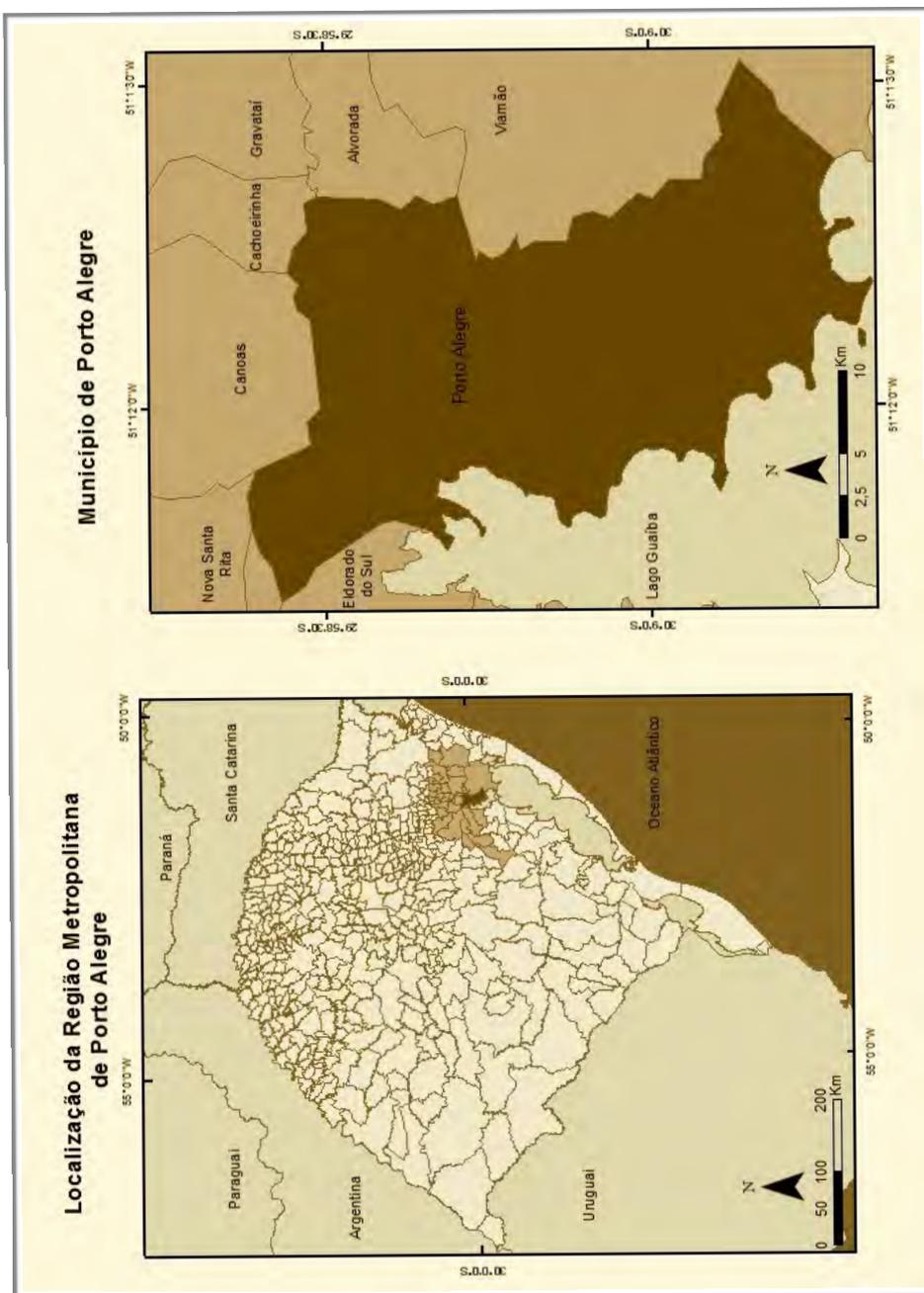


Figura 11- Localização de Porto Alegre  
Elaborado pela autora. Colaboração de Nola Gamalho.



Figura 12 - Porto Alegre: centro e principais vias.  
Fonte: Google Maps.



Figura 13: Aspecto dos bairros do Quarto Distrito - sentido Bairro-Centro.  
Fonte: <[www.foxterciaimobiliaria.com.br](http://www.foxterciaimobiliaria.com.br)>



Figura 14: Aspecto dos bairros do Quarto Distrito - sentido Centro-Bairro.  
Fonte: <[www.foxterciaimobiliaria.com.br](http://www.foxterciaimobiliaria.com.br)>

## 2.1 Porto Alegre industrial

Anterior as indústrias que surgiram, efetivou-se no Rio Grande do Sul a divisão das terras através da demarcação de sesmarias e depois das estâncias, a economia baseada na produção da pecuária e o acúmulo de capital comercial. Pesavento (1986) em “Pecuária e indústria: formas de realização do capitalismo na sociedade gaúcha no século XIX”, trata do papel das grandes estâncias originadas das sesmarias na acumulação de recursos utilizados nas primeiras atividades industriais no Rio Grande do Sul. Estâncias e charqueadas desenvolveram-se especialmente no Sul do Estado, marcando o crescimento econômico, político e social das cidades de Rio Grande e Pelotas. A primeira concentrando o comércio dos produtos pecuários e a segunda as charqueadas. Estâncias e charqueadas também localizavam-se na região de Porto Alegre, especialmente no início do século XIX.

Em 1740, era concedida a primeira carta de sesmaria nos Campos de Viamão. Os sesmeiros ou estancieiros que se instalaram próximos ao Guaíba - no lugar conhecido como Porto de Viamão [...] Tropas de gado atravessavam a vila, pela rua da Passagem (atual Gen. Salustiano), vindas de Viamão para serem embarcadas no porto ou abatidas no matadouro da vila (MONTEIRO, 1995, p. 21 e 24).

O levantamento realizado por Pesavento (1986) mostra a narrativa de alguns viajantes e historiadores sobre a atividade pecuária na região de Porto Alegre e proximidades:

Em 1794, na margem direita do Jacuí, na zona conhecida como “Charqueada Velha”, surgiu o primeiro estabelecimento saladeiril nas proximidades de Porto Alegre, logo seguido de dois outros, um no morro do Cristal e outro na Ponta do Dionísio, na Tristeza.

O historiador Dante Laytano menciona que, em 1797, José Rodrigues de Almeida, charqueador de Porto Alegre, com o objetivo de melhorar a qualidade da sua produção, mandou vir às suas custas, da Irlanda, os técnicos João Whechy, Diogo Whechy, Pedro O’Donnell e Florêncio McCarthy. O Almanack de Porto Alegre, de 1808, faz referência a este estabelecimento, considerado de grandes proporções para a época.

Em 1821, Saint Hilaire faz referência à charqueada do Curral Alto de São João da Fortaleza, às margens do Jacuí, bem como menciona a existência das charqueadas próximas a Porto Alegre, abaixo da aldeia da Freguesia Nova. Arsène Isabelle, ao passar pela região, cerca de uma década mais tarde, menciona que os saladeiras do Jacuí, além da carne salgada, operarem com a fundição de gorduras, além do sebo em ramas (PESAVENTO, 1986, p.27).

As charqueadas no Rio Grande do Sul utilizavam trabalho escravo (SINGER, 1968) o que confere ao Estado uma economia pré-capitalista no século XIX (PESAVENTO, 1986). A comercialização dos produtos produzidos nas estâncias gerou recursos para o investimento industrial. Este, porém, só se efetivou com a associação ao capital e as tecnologias trazidos por imigrantes dos países já industrializados.

[...] no Brasil o surto industrial manufatureiro ocorre aquando as máquinas já são de uso comum nas atividades fabris dos países centrais e começam a poder ser exportadas para as jovens nações de passado colonial.

Ficam, desde já, descartadas as análises que vêem o surgimento da indústria rio-grandense ligada ao artesanato e que, portanto, traçam uma linha evolutiva desde as pequenas unidades de produção doméstica até a grande indústria, crescimento este que se daria não só por fatores exógenos (aumento do mercado), como por fatores endógenos (capacidade de poupança do imigrante, dedicação ao trabalho, etc).

Considera-se aqui que o surgimento das indústrias esteve geralmente associado à acumulação de capital propiciada pela comercialização dos produtos agropecuários sulinos que visavam ao mercado nacional ou intra-regional no Rio Grande do Sul e/ou à introdução na Província da chamada burguesia imigrante, a qual, uma vez aqui estabelecida, passa a investir capital e técnica em atividades industriais (PESAVENTO, 1986, p. 14)

Com os fluxos migratórios iniciados no século XIX novos recursos técnicos e financeiros foram disponibilizados e, aliados ao trabalho livre, propiciaram uma nova fase econômica e social baseada na produção capitalista.

Na escala nacional, Silva (1986), ao analisar a "Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil" demonstra que a produção cumpria determinado papel frente a economia mundial, ou seja, na divisão internacional do trabalho. Ressalta que o excedente acumulado com a produção de café, de forma aparentemente contraditória, foi determinante na constituição do setor industrial brasileiro voltado particularmente para os bens de consumo, o que não alterou no mercado mundial suas características de importador dos bens de produção. Segundo o autor:

Praticamente toda a demanda de bens de produção, em particular dos chamados bens de capital, é desviada para os países capitalistas avançados, notadamente a Grã-Bretanha, de modo que em 1929 a importação de equipamentos representava 31% do total das importações brasileiras, sendo que o petróleo já responde por 7,7% dessas importações. Alguns estabelecimentos importantes que produziam bens destinados ao consumo industrial desapareceram com o progresso da indústria no Brasil, afirmando assim que esse progresso é ao mesmo tempo a afirmação, sob determinadas formas, da divisão internacional do trabalho (SILVA, 1986, p.107).

Pesavento (1991), observa diferenças entre a industrialização no Rio Grande do Sul e a industrialização de São Paulo:

O capital industrial paulista originou-se a partir do complexo cafeeiro, ou seja, do setor de ponta da economia brasileira, o qual se encontrava em ascensão, dirigido ao mercado internacional. [...] o capital comercial presente na origem das empresas paulistas é aquele vinculado ao setor econômico de maior importância da economia nacional na sua fase agroexportadora e, portanto, era o que apresentava maiores condições de acumulação no momento histórico da hegemonia do capital mercantil. Da mesma forma, o complexo cafeeiro representava maior foco de atração para o chamado burguês imigrante, concentrando também, desta forma, os capitais que emigravam.

[...]

No Rio Grande do Sul, a possibilidade de acumulação de um capital dinheiro nas mãos dos comerciantes revelou-se menor do que aquela vinculada ao centro econômico do país. No sul, embora ligado também a um setor econômico em ascensão no conjunto da economia estadual, a produção voltava-se para o mercado interno e não para o internacional. O Rio Grande do Sul igualmente não teve, como já foi dito, um setor agrário capitalista precedendo o surto industrial, ao contrário de São Paulo. No sul, a atividade pecuarista dominante, descapitalizada, partiu para sua renovação ou modernização agrária ao mesmo tempo em que se constituíam as primeiras empresas industriais (PESAVENTO, 1991, p. 58 e 59).

Embora distintos, os processos industriais do Sudeste e do Sul articulavam-se na complementaridade do mercado nacional, ou seja, no reordenamento do antigo território colonial. Conforme Singer (1968) na última década do século XIX é observado um primeiro crescimento significativo da indústria no Brasil, baseado em três fatores: substituição do trabalho escravo pelo trabalhador livre (geralmente imigrante), tarifas mais protecionistas e crédito abundante. Sobre os locais onde despontou o setor industrial considera:

Em princípio as condições propícias à industrialização se dão em todo o país, mas é óbvio que elas só podem levar ao surgimento efetivo de indústrias nas áreas em que existem alguns pré-requisitos essenciais, o mais importante dos quais é mercado para produtos industriais. Este mercado existe fundamentalmente em duas áreas, com potencialidades suficientes para provocar o aparecimento de indústrias em proporções significativas:

- Rio-São Paulo graças ao mercado constituído pelos que trabalham na cafeicultura, isto é, no Setor de Mercado Externo da Economia;
- Rio Grande do Sul, devido ao mercado de criadores e pequenos agricultores que abastecem a primeira área com produtos alimentares, ou seja, os que trabalham no Setor de Mercado Interno da Economia (SINGER, 1968, p176).

As “condições propícias à industrialização” nos remetem à algumas questões:

1) A formação do território rio-grandense foi condicionada pelos interesses coloniais e depois republicanos do poder central, constituindo a este determinadas características e funções na escala nacional - expansão fronteiriça e delimitação de terras; fonte de mão-de-obra; produtor e fornecedor de alimentos.

2) A população de imigrantes alemães e italianos deslocados para Porto Alegre e região Norte do Estado visando a concretização da política de ocupação e manutenção do território, contribuiu para o processo de industrialização nos moldes capitalistas iniciado no final do século XIX.

3) A industrialização de Porto Alegre aconteceu neste cenário de conexão com a estrutura nacional de política econômica e ordenamento do território e através da presença das "condições gerais de produção"<sup>13</sup> para o estabelecimento industrial.

---

<sup>13</sup> LENCIONI, 2007.

Considerando estas questões, não parece relevante compor uma corrida comparativa entre o estabelecimento de uma centralidade industrial nacional (São Paulo) e outra regional (Porto Alegre). Cabe pensar que nos dois locais estabeleceram-se condições específicas para papéis necessários na constituição do território nacional brasileiro - considerando-se questões políticas, econômicas e sociais. De outro lado, é importante analisar as condições estabelecidas em Porto Alegre e região para que no final do século XIX tivesse início a constituição da cidade industrial.

Vários fatores propiciaram o processo que desencadeou a centralidade industrial de Porto Alegre em detrimento da centralidade anterior - Rio Grande/Pelotas. Desde o início de seu povoamento, a capital se caracterizou por ser cidade portuária e caminho fluvial até a saída/entrada para o mar, em Rio Grande. O estabelecimento da colônia alemã em São Leopoldo e a posterior ocupação no norte do estado pelos imigrantes europeus, cumpriu papel importante no comércio da região. Os imigrantes alemães começaram a chegar em 1824 e a partir de 1875, os italianos. Quando os italianos chegaram já havia toda uma estrutura agrícola e comercial organizada pelos alemães:

São alemães os “vendistas” que reúnem os excedentes da produção de subsistência dos colonos, por meio de escambo na fase anterior à generalização da agricultura comercial. São alemães os exportadores sediados em Porto Alegre, que adquirem os produtos coloniais dos “vendistas” e lhes fornecem artigos importados. São alemães ainda os que organizam a navegação fluvial no Jacuí (Becker), no Rio dos Sinos (Irmãos Diehl e Blauth), no Caí (Keller, Jann, Schaan, etc.) e no Taquari (Jaeger, Ruschel, Arnt). É um alemão (Becker) que organiza o primeiro estaleiro, em 1856, em Porto Alegre (SINGER, 1968, p.164).

As colônias ao Norte e o deslocamento de pessoas e mercadorias primeiramente delimitou o percurso/os caminhos e depois foi o motivo para o traçado da estrada de ferro.

Para que a colonização pudesse prosseguir, avançando para áreas mais afastadas dos cursos navegáveis, era preciso um meio de transporte terrestre de maior eficiência que o carro de boi. A estrada de ferro veio resolver o problema. Em 1869 foi iniciada a construção de ferrovia que, partindo de Porto Alegre, alcança São Leopoldo em 1874, Novo Hamburgo em 1876, Taquara em 1903 e Canela em 1924.

[...]

Outro aspecto digno de nota consiste em que Porto Alegre é o verdadeiro centro do sistema ferroviário do centro e do norte. Como vimos, mesmo antes da construção das estradas de ferro, era Porto

Alegre o escoadouro da produção comercializada de toda área colonial, graças à sua localização, junto ao Guaíba e a Lagoa dos Patos. Era natural que a rede ferroviária fosse projetada de acordo com as linhas de comercialização já existentes. (SINGER, 1968, p. 159 e 160)

A melhoria dos transportes se deu com capital privado, que reproduziu as características do modelo de acumulação internacional. No Relatório da Secretaria de Obras Públicas de 1911 e no O Progresso (1918) constam relatos da situação monopolista adquirida por este setor<sup>14</sup>:

O industrialismo, como é geralmente sabido, mas ainda pouco sentido entre nós, consiste nos processos pelos quais, servindo-se da indústria como instrumento, os capitalistas realizam a exploração da sociedade, em vez de seu serviço, onde reside o destino social da indústria. Os seus perigos são muito conhecidos na Europa e particularmente nos Estados Unidos, onde se tem formado trustes ameaçadores, mediante os quais se estabelece uma situação artificial na indústria, contrária ao interesse público.

[...]

No Rio Grande do Sul está em formação muito adiantada um dos trustes mais perigosos, que é o dos transportes.

[...]

a superprodução de um lado, frete proibitório e falta de transporte do outro lado ( FAGUNDES *et all*, 1987, p. 46 e 52).

Pesavento (1985), aborda a questão considerando que no período da 1ª Grande Guerra, a queda dos impostos arrecadados na importação fez com que o governo federal ampliasse e elevasse os impostos sobre os produtos de consumo, especialmente o fumo, a bebida e os têxteis. Este período, por um lado favorável ao desenvolvimento das empresas, trouxe a elevação dos custos da produção industrial.

Outro problema que se fazia sentir eram os elevados fretes, decorrentes da distância e do precário sistema de transportes. A questão dos transportes atingia sobremaneira aquelas indústrias que vendiam seus produtos para o mercado nacional, sobrevivendo mais facilmente aquelas que abasteciam o mercado local, já que abarcavam com um menor custo.

Daí, portanto, o interesse do governo gaúcho neste período em obter das autoridades federais a rápida solução do problema dos transportes no Rio Grande do Sul, uma vez que se empenhava numa política de expansão das exportações do estado. Quando, no imediato pós-guerra, foi obtida a encampação do porto de Rio Grande, em 1919, e da Viação Férrea, em 1920, a medida foi saudada como sendo a grande realização do governo republicano gaúcho (PESAVENTO, 1985, p. 61).

---

<sup>14</sup> Porto Alegre, Globo, 1911. p. 157; Porto Alegre, O Progresso, 1918 *in* FAGUNDES *et all*, 1987.

Embora a autora considere que a questão dos transportes tenha atingido a grande produção destinada ao mercado nacional, o periódico *O Progresso* (1918) relata o problema como, inclusive, dos produtores das colônias e da população em geral:

Os clamores, as súplicas, os protestos são gerais: nas colônias italianas o espetáculo é grandioso e aflitivo ao mesmo tempo, pois as montanhas de produtos que deviam compensar o suor daqueles titãs do trabalho, apodrecem por toda parte. O mesmo dá-se nas colônias alemãs. Tudo isso tem a força de desanimar os colonos.

[...]

Não é tudo: esse estado de coisas deveria, evidentemente, produzir o fenômeno imediato da baixa dos preços para os gêneros de consumo da população; mas é justamente o contrário o que se dá, pois todos os artigos de primeira necessidade encarecem espantosamente dia a dia, até tornar a vida quase um privilégio de classe. Verifica-se um paradoxo econômico (FAGUNDES *et al*, 1987, p. 51 e 52).

Registra-se que apesar da aparente contradição, os dois argumentos demonstram reflexos de uma mesma conjuntura no cenário local e nacional e da lógica de acumulação do modelo capitalista de produção que já havia se estabelecido. A continuidade dos argumentos de Pesavento (1985) reforça esta observação:

Caberia referir ainda que, dada a inflação e a alta dos preços dos gêneros de primeira necessidade no período da guerra, agravaram-se as condições de vida dos trabalhadores urbanos, e o período foi todo ele pontilhado de greves operárias. Merece destaque especial a grande greve de 1917, que paralisou a capital do estado e que obrigou muitos empresários a concederem aumentos salariais para seus empregados (PESAVENTO, 1985, p.61).

A grande greve de 1917 foi a primeira greve geral do Brasil, iniciada pelos trabalhadores da indústria têxtil paulista e consumada a nível nacional pelos trabalhadores urbanos da indústria e do comércio. Porto Alegre industrializou-se no período da República Velha (1889-1930):

O positivismo foi, no Rio Grande do Sul, a matriz inspiradora de conduta política e administrativa do Partido Republicano Rio-grandense (PRR), que representou o situacionismo gaúcho ao longo dos 40 anos da República Velha.

[...]

O projeto republicano tendeu, pois, a abrigar em seus quadros a fração industrial da burguesia, que com sua adesão passou a fazer parte do aspecto de hegemonia que dava sustentação ao partido. O PRR, portanto, não apenas acolheu o viés do desenvolvimento industrial entre suas metas, como inclusive solidificou suas alianças com os empresários, que se utilizaram dos canais partidários para realizarem as reivindicações específicas do setor (FAGUNDES *et al*, p. 22).

No programa do Partido Republicano Rio-grandense, encontram-se tanto diretrizes relativas aos empresários e a infraestrutura - transporte, crédito, protecionismo por exemplo, como aos trabalhadores - educação popular e ensino profissionalizante, regime de trabalho e de férias, aposentadoria, direito de greve. Apresenta-se, então, o governo estadual como mediador de interesses no processo de industrialização, privilegiando inegavelmente a constituição do setor industrial.

Internamente, a capital transformou-se tanto na forma quanto no conteúdo. Os melhoramentos urbanos desenhavam-se no final do século:

1861 - encanamento de água; 1864 - primeira linha de bondes; 1869 - grande mercado público; 1872 - instalação definitiva do serviço de bondes; 1874 - iluminação a gás. [...] Em 1879 funda-se a primeira companhia de seguros do Rio Grande (a Phoenix) com sede na capital e em 1884 inaugura-se o serviço telefônico na cidade, criado com capitais rio-grandenses. [...] Na última década do século, por exemplo, torna-se Porto Alegre sede da vida universitária do Rio Grande do Sul, com a criação da Escola de Engenharia em 1896, da Faculdade de Medicina em 1899 e da Escola Livre de Direito em 1900 (SINGER, 1968, p. 162).

O telégrafo foi instalado em 1867 (STROHAECKER, 2005). Em 1884 foi instalada a Companhia Telefônica Ganzo (SOUZA e MULLER, 2007) e, em 1886 foi instalada a primeira central telefônica no centro capital (UEDA, 1999). O traçado da cidade estava em transformação e demonstrava a divisão de funções com região específica para a instalação das indústrias. Na Figura 15 é possível visualizar o mercado, as docas e os bondes de tração animal no final do século XIX.



Figura 15 - Mercado e docas de Porto Alegre no final do século XIX  
Fonte: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/mercadopublico>

Conforme Souza e Muller (2007), “em meados do século 19, já se esboçavam pequenos núcleos populacionais próximos à cidade - os arraiais - que futuramente seriam incorporados à malha urbana (p. 63)”. A área industrial de Porto Alegre tomou forma entre o Centro da cidade e o Arraial Navegantes, trajeto percorrido pelo Caminho Novo margeando o Guaíba. Compreende também o percurso da estrada de ferro e foi um dos eixos de expansão urbana: [...] "a cidade se expandiu ao longo de seus eixos de acesso. O primeiro eixo tem por geratriz a rua Voluntários da Pátria, mais afastado do Centro. Ele se desenvolvia ao longo de um xadrez bastante uniforme na zona do Quarto Distrito - o Bairro Navegantes (SOUZA e MULLER, 2007, p. 64)" - Anexo 1. Os grupos sociais de maior poder aquisitivo expandiram suas moradias na direção leste do Centro da cidade e o industrial na direção Norte. A tendência de estruturação intra-urbana por setores, conforme analisa Villaça (2007) nas metrópoles brasileiras, se reproduz em Porto Alegre. Esta região da cidade foi ocupada primeiramente por chácaras que com o desenvolvimento do mercado de terras passaram a ser urbanizadas.

A Companhia Territorial Porto Alegrense atuou principalmente na zona norte da cidade, loteando bairros como Navegantes, São Geraldo e parte dos atuais bairros São João e Higienópolis, além de outras áreas. A empresa promovia loteamentos distintos para grupos de renda diferenciados, conforme o sítio e a localização dos mesmos. Dessa forma, o loteamento Bela Vista, localizado em área salubre e adjacente aos bairros nobres da Independência e Moinhos de Vento, foi lançado visando o mercado de classe média, constituído basicamente de descendentes de portugueses que exerciam atividades ligadas ao comércio da cidade. Por outro lado, os loteamentos Navegantes-São João e Várzea do Gravataí, localizados em áreas sujeitas a inundações e distantes do centro urbano, foram destinados às classes operárias, principalmente imigrantes (italianos, alemães e poloneses), que procuravam residir nas proximidades das fábricas (STROHAECKER, 2005, s/p).

O Quarto Distrito de Porto Alegre correspondia originalmente aos bairros Navegantes-São João que em extensão ocupavam a região até o limite com Canoas, estendendo-se na direção leste até o Passo da Areia. Até os anos 1950, Porto Alegre se dividia em Distritos. Somente em 1959 o Quarto Distrito foi dividido em bairros e deixou de existir oficialmente: “São Geraldo, Navegantes, Dona Teodora, São João, Auxiliadora, Higienópolis, Fátima (Vila IAPI), Anchieta, Boa Vista, Cristo Redentor, Vila Floresta, Vila Progresso e Vila Ipiranga” (DEE, 1959, p. 6, *apud* FORTES, 2004, p. 46).

A denominação “Quarto Distrito” permanece até os dias de hoje, o que para Fortes (2004) representa o “senso de pertencimento a um universo social particular” que se constituiu ao longo da história recente da cidade e “indica o peso da base territorial e da inserção político-administrativa na constituição de uma identidade coletiva que se estendia para além dos limites familiares, étnicos, político-ideológicos ou profissionais (Fortes, 2004, p. 33).”

A expressão que se tornou título de sua obra “Nós, do Quarto Distrito...” indica uma separação entre os moradores desse setor da cidade e “os outros”, embora necessariamente não possuindo uma conotação valorativa e sim de identidade. Os estudos de Fortes (2004) ressaltam o caráter de “bairro” operário industrial que se consolidou nesse setor da cidade:

É, portanto, a localização dessa área, no encontro das vias que ligavam Porto Alegre ao restante do estado e do País (inicialmente o rio Guaíba, posteriormente as estradas de rodagem e de ferro que davam acesso às colônias do interior e finalmente o campo de pouso aéreo), que explica, tanto as origens do bairro Navegantes-São João quanto o fato dessa região vir a ter concentrado o crescimento acelerado da indústria e da população da cidade, o que viria a se acentuar a partir da terceira década do século XX. (FORTES, 2004, p. 36)

O “ser um bairro industrial” tanto para seus moradores quando para o restante da cidade é característica do Quarto Distrito. Por diferenciar determinado setor da cidade “dos outros setores” e, de certa forma, estender aos moradores as características materiais do território que ocupam. Ou seja, o lugar onde estão as indústrias e onde moram os trabalhadores das indústrias. A origem diversificada de seus habitantes demonstra sua heterogeneidade cultural:

Esse crescimento da oferta de emprego industrial e das atividades dele decorrentes – como o setor de transportes – atraiu um fluxo forte migratório, tanto internacional quanto vindo do interior do estado. No primeiro caso, o destaque era para as novas levas de alemães e italianos e para a intensificação da vinda de cidadãos dos mais variados países do Leste europeu. Já no segundo, incluíam-se, por exemplo, os trabalhadores trazidos à capital em função dos trabalhos de expansão da Viação Férrea. Estabelecendo moradia próxima às fábricas, abrindo ruas e loteando chácaras, a fixação desses migrantes levou à integração, na paisagem urbana de Porto Alegre, de um bairro operário multiétnico (FORTES, 2004, p.38).

A Tabela 5 ilustra a origem dos habitantes/trabalhadores do Quarto Distrito. A diversidade de origens da população trabalhadora, os novos loteamentos, as

indústrias, a melhoria dos transportes, a abertura de novas vias, a ampliação do comércio fazem parte da diversidade de elementos novos na cidade.

Tabela 5 – Recenseamento geral por nacionalidade: Quarto Distrito – 1916/1917

Nacionalidade	Número	%
Brasileiros	15.420	79,60
Italianos	1.245	6,45
Alemães	1.179	6,10
Poloneses	356	1,90
Russos	304	1,60
Portugueses	258	1,33
Austríacos	181	0,93
Espanhóis	115	0,60
Outros	267	1,49
<b>População Total 4º Distrito</b>	<b>19.373</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Polícia Administrativa de Porto Alegre, Relatório do Quarto Distrito, 1917/AHPA, *in* Fortes (2004) p. 139. Modificado pela autora.

A constituição da identidade entre trabalhadores/moradores na região industrial, internamente, ressaltou as diferenças. Como exemplo de conflitos étnicos entre os moradores do Quarto Distrito, podemos citar os imigrantes oriundos do Leste europeu. Sua especificidade se expõe em contraposição ao já estruturado “processo de construção e/ou manutenção de identidades étnico-nacionais entre alemães e italianos no Rio Grande do Sul” (FORTES, 2004, p.127) :

Imigrando num mesmo período, de regiões relativamente próximas entre si, falando línguas que, tanto brasileiros como imigrantes anteriores muitas vezes não conseguiam diferenciar umas das outras, os *polacos* foram geralmente percebidos pelos outros como uma totalidade homogênea. Por outro lado, constituindo-se de uma série de pequenos e médios grupos com fortes características particulares e muitas vezes opostos historicamente por intensos conflitos, a possibilidade ou interesse em assumir uma identidade comum no contexto de Porto Alegre implicava um processo complexo de construção de laços e superação de diferenças, nem sempre fácil de viabilizar ou sequer desejado por todos (FORTES, 2004, p.127).

As indústrias de Porto Alegre surgiram neste contexto político, econômico e social de grandes transformações. Pesavento (1985), ressalta a "onipresença do capital

comercial” no processo de industrialização da capital e do Estado e coloca como características da origem das indústrias em Porto Alegre<sup>15</sup>:

1) O comerciante aplicou o seu capital na montagem de uma empresa que já surgiu como indústria propriamente dita, em um estágio que se denominaria “fabril-manufatureiro” e se caracterizaria pelo uso de máquinas associado ao emprego de ferramentas, significativo capital inicial e utilização de força-trabalho assalariada. Exemplos: Cervejaria Ritter (1894); Companhia Fiação e Tecidos Porto-Alegrense (1891). (PESAVENTO, 1985, p. 30)

2) O chamado “burguês imigrante”, aquele que trouxe consigo de sua terra de origem, capital e experiência profissional na gestão de alguma empresa. Comumente, entre a sua chegada e o seu estabelecimento como empresário decorriam apenas alguns poucos anos, o que vem demonstrar que este imigrante era portador não apenas de uma experiência técnica e empresarial, como também de uma acumulação prévia de capital passível de ser imediatamente investido em algum negócio. Exemplos: Joseph Becker, chegado da Europa em 1854 e estabelecido com fundição em 1856; Ernesto Neugebauer, fundador de uma fábrica de balas e chocolates em 1891. (PESAVENTO, 1985, p. 32)

3) O capital bancário, presente na formação de empresas. O Banco da Província, por exemplo, junto com um grupo de comerciantes da capital, foi incorporado pela Companhia Fiação e Tecidos Porto-Alegrense, fundada em 1891, e financiou em 1912, juntamente com a Casa Bromberg, de Porto Alegre, a instalação da fábrica de máquinas Mernak, de Cachoeira do Sul. (PESAVENTO, 1985, p. 32)

Ainda, conforme a autora, as distintas formas do capital existente aparecem intimamente relacionadas, “às vezes através do mesmo agente social, presente em diferentes negócios e atividades, ou por meio de associações diversas (p. 33)”. A materialização dos investimentos se dá nas edificações industriais concentradas no Quarto Distrito. A área plana, caracterizada como várzea do Lago Guaíba e do Rio Gravataí abrigou as novas plantas industriais de Porto Alegre até a enchente de 1941, quando, então, teve início o deslocamento de indústrias do Distrito para o eixo rodoviário da Avenida Assis Brasil, também ao Norte da cidade.

## **2.2 Desconcentração industrial na metrópole**

A desconcentração industrial das metrópoles é o processo de deslocamento das plantas industriais, que com as transformações impulsionadas pela aglomeração populacional, pela metropolização e por políticas de incentivo buscam áreas fora do centro metropolitano para novas instalações.

---

<sup>15</sup>As citações enumeradas 1, 2, e 3 são trechos, modificados pela autora, de Pesavento (1985).

Na desconcentração industrial de Porto Alegre, políticas do governo estadual e federal foram fundamentais para um reordenamento do território. Na década de 1970 o Governo do Estado do Rio Grande do Sul planejou implementar Distritos Industriais em algumas localidades do estado<sup>16</sup>. Na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) “desenvolveu-se a localização de indústrias ao longo do eixo Leste-Oeste, conformado pela BR-290, por ação direta do poder público, que implantou dois distritos industriais: o Distrito Industrial de Cachoeirinha e o Distrito Industrial de Gravataí (IPEA, 2002, p. 31)”. O governo fazia o projeto para a implantação dos loteamentos industriais, desapropriava as áreas e garantia a infraestrutura para o funcionamento das empresas. As indústrias eram selecionadas a partir de um cadastramento onde manifestavam o interesse pela realocação.

O industrial fará à Secretaria da Indústria e Comércio uma consulta a fim de que a mesma emita, através de seu órgão de análise, um laudo preliminar de enquadramento, onde se estabelecerá qual a melhor localização para o empreendimento e que tipos de incentivos beneficiarão o industrial. [...] A CEDIC se comprometerá pela cessão de um lote, que será dado através do laudo preliminar de enquadramento anteriormente referido. Após esse laudo a CEDIC fará a localização da empresa no Distrito ou Área Industrial para a qual a mesma for designada (CEDIC, maio/1976, p.32).

Havia uma diferenciação entre os distritos instalados na RMPA. O Distrito Industrial de Gravataí estava destinado à ocupação por indústrias do ramo mecânico-metalúrgico de porte médio e grande, e o Distrito Industrial de Cachoeirinha às indústrias de pequeno e médio porte dos ramos mecânico, elétrico e metalúrgico. A ocupação dos mesmos foi feita “especialmente por empresas até então situadas no município de Porto Alegre (CEDIC, junho/1976, p.5)”. Muitas empresas se deslocaram da zona norte de Porto Alegre porque dentro dos limites da capital alegavam não haver condições para sua expansão.

Com frequência, tornava-se indesejável a expansão no próprio local onde os estabelecimentos estavam originalmente situados – no interior do grande centro urbano em crescimento. Para a quase totalidade das indústrias, a localização nessas áreas de alta valorização imobiliária, muito próximas ao centro da cidade, não se constitui em um fator importante para o sucesso do empreendimento, sendo, pelo contrário, desfavorável devido ao congestionamento do trânsito e a dificuldade

---

<sup>16</sup> O Governo do Estado neste período fez levantamento em cinco municípios para implantação de distritos industriais: Gravataí, Cachoeirinha, Butiá, Rio Grande e Santa Maria. (CEDIC, 1976).

em transportar matérias primas e produtos finais. Nesses novos locais, além de disporem de um espaço mais amplo, os estabelecimentos industriais continuam suficientemente próximos do grande centro urbano para desfrutarem das economias de localização e de urbanização por eles proporcionados (ALONSO, 1988, p. 9 e 10).

A maioria destas empresas não exigia uma qualificação muito grande da mão-de-obra, e além de aumentarem a oferta de empregos nestas cidades pequenas, propiciaram uma nova situação para a região<sup>17</sup>.

As transformações econômicas e políticas dos anos 1990 no Brasil que expressam-se na reestruturação dos processos de produção, na ampliação dos mercados nacionais e internacionais, nas privatizações e nos investimentos estrangeiros nos setores econômicos nacionais, foram fatores determinantes das modificações dos espaços metropolitanos. O centro metropolitano (Porto Alegre) manteve-se como elemento essencial na constituição do espaço de acumulação estruturado a partir da desconcentração econômica que já desenhava-se anteriormente.

Harvey (2005), em “A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista”, expõe condições necessárias para que haja acumulação de capital. Estas condições estavam presentes no momento de constituição das regiões metropolitanas brasileiras dentro dos parâmetros fordistas de produção. Ao longo do tempo, houve um esgotamento (mundial) dessa forma de organização do capital, evidenciado por um período de crise: “podemos conceber cada crise como uma mudança do processo de acumulação para um nível novo e superior (HARVEY, *op. cit*, p.47).

O período posterior ao da crise corresponde a um novo nível e apresenta novas características. Estas características reproduzem-se nos espaços de forma diferenciada e vinculadas a articulações locais, regionais, nacionais e globais do capital. É desta forma (de múltiplas articulações em um novo momento de acumulação) que o espaço metropolitano de Porto Alegre tem-se constituído.

Soares (2010), sobre o momento atual dos processos metropolitanos, considera que na Região Metropolitana de Porto Alegre estruturam-se formas e processos que a

---

<sup>17</sup> A previsão feita pelos estudos de implantação era de que o Distrito de Gravataí gerasse cerca de 4.800 empregos e o de Cachoeirinha 7.000 (CEDIC, junho/1976, p. 7 e 10).

encaminham para a constituição da “cidade-região” que acrescida do adjetivo global “faz referência a uma nova entidade territorial oriunda da integração de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas conformando os grandes “nós” da economia globalizada” (SOARES, 2010, p. 5)<sup>18</sup>. Considera, também, que embora persistam os Distritos Industriais como locais de organização da produção, novas relações espaciais complementam sua função e mantém-se o papel da metrópole para a consolidação desse novo nível de acumulação.

Entretanto, na atualidade é possível verificar a constituição de novas formas de organização produtiva mais amplas que os distritos, nas quais estão estabelecidos sistemas locais, distritos clássicos e zonas especializadas, formando o que se pode considerar uma aglomeração metropolitana estendida, cuja referência espacial passa a ser a escala urbano-regional e não apenas a escala urbana. Esta forma de organização necessita da metrópole e seus equipamentos de centro de gestão, a qual tem sua economia de serviços, especialmente do terciário superior, revigorada. Com isso transforma-se também a morfologia interna da metrópole, com o reforço dos setores vinculados à gestão, bem como as infra-estruturas e serviços destinados a servir aos estratos da população atrelados a esta economia (SOARES, 2010, p.9).

Em pesquisa anterior, foi possível identificar os endereços de plantas industriais de Porto Alegre que deslocaram-se tanto para os Distritos Industriais instalados em Cachoeirinha e Gravataí, especialmente para este último, quanto para outros municípios da Região Metropolitana<sup>19</sup>. As mudanças na “morfologia interna da metrópole” sugeridas pelo autor são percebidas em exemplos de atual utilização dos antigos endereços das antigas indústria localizadas na Zona Norte da capital.

1) Aços Laminados Panatlântica S. A. - em Porto Alegre estava localizada na Rua Souza Reis, 365/369. Bairro São João. Hoje encontra-se em Gravataí, e em seu antigo endereço está em funcionamento uma revenda de automóveis da marca Renault - Figura 16.

---

<sup>18</sup>“Nossa hipótese de constituição de uma “cidade-região” de Porto Alegre, considera que a formação e consolidação destes sistemas está profundamente relacionada à presença da metrópole, sendo que as novas aglomerações respondem tanto às metamorfoses do processo de acumulação na fase de acumulação flexível, como aos processos de dispersão e difusão urbanas” (SOARES, 2010, p.3).

<sup>19</sup> FERNANDES, Ana Clara. A cidade esparramada: considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí - Região Metropolitana de Porto Alegre (RS). Porto Alegre: UFRGS/PPGEA, 2008. [182 f.] il. Dissertação de Mestrado.



Figura 16 - Antiga localização Aços Laminados Panatlântica S.A.  
Fonte: Google Maps, 2014. Elaborado pela autora.

2) Albarus S. A. (hoje Dana Albarus S. A.), atualmente localizada no Distrito Industrial de Gravataí - suas antigas instalações ficam na Rua Joaquim Silveira, 557, Bairro São Sebastião, Porto Alegre. Neste local, encontra-se em funcionamento a empresa global GKN Driveline, fabricante de peças para o setor automotivo - Figura 17.



Figura 17- Antiga localização Albarus S. A.  
Fonte: Google Maps, 2014. Elaborado pela autora.

3) Alumínio Royal S/A - hoje localizada no distrito Industrial de Cachoeirinha, a indústria mantém suas antigas instalações na Avenida Brasil, 1150, Bairro Navegantes, Porto Alegre, desocupadas - Figura 18.



Figura 18 - Antiga localização Alumínio Royal S.A.  
Fonte: Google Maps, 2014. Elaborado pela autora.

4) Wallig Fogões - uma das sedes da indústria estava localizada no cruzamento das avenidas Assis Brasil e Francisco Trein, no Bairro Passo D'Areia, Porto Alegre, onde hoje encontra-se o Shopping Bourbon Wallig. As antigas edificações deste local incendiaram em 1980. A indústria, na mesma época, faliu. Até a primeira década dos anos 2000, na área eram instalados parques e circos que passavam suas temporadas na capital - Figura 19.



Figura 19 - Antiga localização Wallig Fogões, Bairro Passo D'Areia.  
 Na imagem, o Shopping Bourbon Wallig.  
 Fonte: Google Maps, 2014. Elaborado pela autora.

Na Figura 20, a localização das indústrias citadas como exemplo, e na Figura 21 a localização atual das mesmas nos municípios de Cachoeirinha e Gravataí.

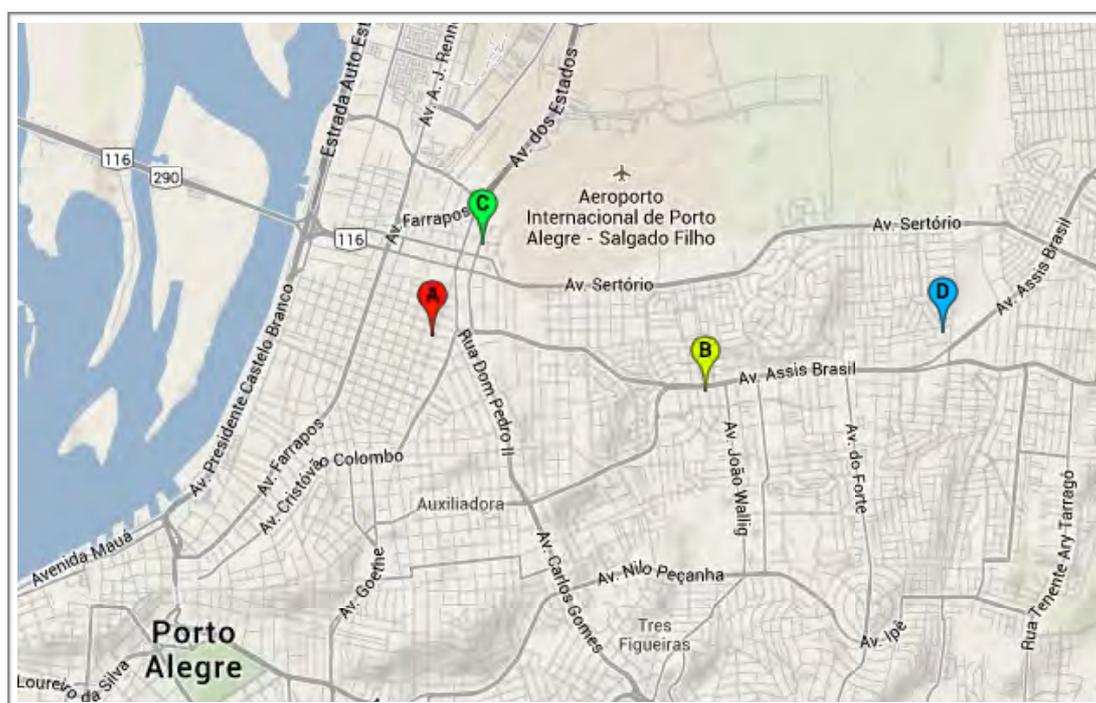


Figura 20 - Antigos endereços industriais na Zona Norte da capital: A) Alumínio Royal; B) Wallig Fogões; C) Aços Laminados Panatlântica; D) Albarus S.A.  
 Fonte: Google Maps. Elaborado pela autora.

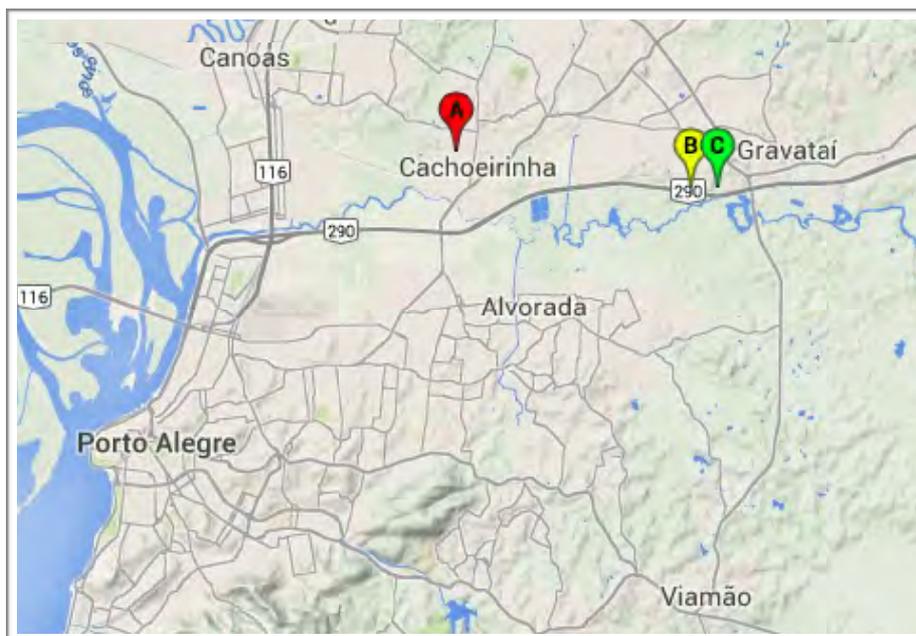


Figura 21- Localização atual antigas indústrias: A) Alumínio Royal; B) Aços Laminados Panatlântica; C) Albarus S.A.  
Fonte: Google Maps. Elaborado pela autora.

Bozzano (2004), analisa os territórios industriais da reestruturação industrial: “Estos territorios de la reestructuración, en la mayoría de los casos, no tienen espacialidades definidas, pero sí lógicas de ocupación dominantes (p. 226)”. Constituem fisicamente a materialidade do setor industrial e representam territórios vinculados a lógicas recentes tanto quanto a lógicas anacrônicas de localização.

Los mejores territorios de la reestructuración industrial no son solo los ganadores, ni aquellos con mayor atracción territorial; sino también los perdedores, los cementerios y los pseudo-atractivos. En la medida que podamos reconocer que en cada uno de ellos hay una forma de operar diferente, estaremos incorporando a la agenda el problema en todas sus dimensiones (BOZZANO, 2004, p.226).

A forma como o autor propõe analisar os espaços industriais atuais, diferenciando e posicionando seus diferentes territórios em relação ao papel que cumprem neste novo momento de acumulação, complementa as elaborações exposta até aqui em relação ao espaço industrial da metrópole. As tipologias propostas são:

1) *Atratividade industrial* - Oferece mais oportunidades para a instalação, o desenvolvimento e a consolidação de indústrias e de estabelecimentos associados. Sua territorialidade se define por seu meio industrial local, medido pela presença de

capitais formais e rendas das organizações, mas também pela relação com as lógicas de ocupação vizinhas, a disponibilidade de mão-de-obra, a acessibilidade metropolitana e a mercados macro-regionais, as vantagens fiscais e ao quadro legislativo.

2) *Pseudo-atratividade* - Territórios ganhadores de hoje que não tendem a desenvolver conexões com o ambiente local, e que não estabelecem relações fora do seu entorno, salvo as indispensáveis para obter uma inserção comercial nos mercados dos países periféricos onde se instalam. A territorialidade dessa tipologia pode ser relacionada a uma nova versão dos antigos “enclaves industriais” onde as grandes firmas estabelecem seus territórios mundiais a partir de redes planetárias ligadas principalmente a encadeamentos com empresas de lugares distantes, em detrimento de empresas locais.

3) *Territórios mistos* - São os mais autônomos ao processo de reestruturação industrial e também os mais estáveis do ponto de vista de sua localização. Sua territorialidade se define pela convivência e justaposição de duas espacialidades: uma ligada a sua consolidação nos bairros onde se instala, e outra ao reordenamento de micro e pequenas empresas com lógicas ligadas ao consumo urbano.

4) *Cemitérios industriais* - Cenário “perdedor” da reestruturação industrial onde se produz o contraste entre a primeira ocupação industrial e a impossibilidade de retomá-la. Coincide geralmente com os lugares de maior passivo ambiental. Construído, desconstruído e reconstruído em espacialidades predominantemente industriais desde sua origem<sup>20</sup>.

O processo de desconcentração industrial da metrópole propiciou resignificar seus espaços materiais através das formas, e imateriais através das funções que desempenha na economia local, regional, nacional e global para a realização da acumulação de capital. Segundo Gottdiener (1993), “as alterações na economia urbana significam muito mais novas relações de trabalho e mudanças na força de trabalho do que a mera sinalização de uma perda absoluta de empregos (p. 252)”.

---

<sup>20</sup> Fonte: BOZZANO, 2004, p. 226, 227 e 234.

As alterações na economia de Porto Alegre evidenciam-se na análise de Alonso (1988) sobre o crescimento de seu Setor Terciário em detrimento do Industrial:

Em outras palavras, a capital gaúcha, embora tenha perdido posição quanto à indústria, aumentou seu peso relativo dentro da economia do Estado durante as últimas décadas. Isso decorreu do fato de as perdas verificadas em termos de produção industrial terem sido compensadas por ganhos obtidos na maior parte das atividades terciárias. Assim, a parcela da capital, no que diz respeito ao item demais serviços, passou de 21,07% em 1939 para 30,73% em 1980 (ALONSO, 1988, p. 7).

E são visualizadas nos dados históricos sobre a composição do Valor Adicionado Bruto dos setores da economia em Porto Alegre para o período subsequente de sua análise -Tabela 6.

Tabela 6 - Percentual de participação dos setores no Valor Adicionado Bruto (VAB), segundo os setores da economia em Porto Alegre - 1985-2010

Ano	VAB Agropecuária	VAB Indústria	VAB Serviços
1985	0,57%	40,98%	58,43%
1990	0,76%	33,35%	65,88%
1996	0,07%	16,12%	83,79%
2000	0,05%	15,07%	84,85%
2005	0,06%	14,33%	85,59%
2010	0,06%	15,27%	84,66%

Fonte: FEE - Série Histórica 1985-2010. Elaborado pela autora.

### 2.3 Desconcentração x concentração

O resgate dos dados censitários do IBGE sobre o número de indústrias de transformação e de extração de minerais ao longo das últimas quatro décadas demonstra a importância dos municípios metropolitanos no setor secundário. O Quadro 1 apresenta os 10 municípios com maior número de estabelecimentos industriais no Rio Grande do Sul desde a institucionalização da RMPA. As políticas de deslocamento industrial para o eixo Leste-Oeste iniciadas nos anos 1970 e representadas pela implementação dos Distritos Industriais de Cachoeirinha e Gravataí colocam estes dois municípios entre os listados no Quadro 1, nos anos 1990. Porto Alegre mantém-se como o município de maior número de indústrias no

Estado durante o período analisado. A institucionalização da RMPA foi acompanhada da concentração industrial na região que possui a metade dos municípios com maior número de indústrias do Estado.

Quadro 1- Os dez municípios com maior número de indústrias de transformação e de extração de minerais no Rio Grande do Sul - (1975-2006)

1975	1985	1996	2006
<b>Porto Alegre</b>	<b>Porto Alegre</b>	<b>Porto Alegre</b>	<b>Porto Alegre</b>
Caxias do Sul	Caxias do Sul	Caxias do Sul	Caxias do Sul
<b>Novo Hamburgo</b>	<b>Novo Hamburgo</b>	<b>Novo Hamburgo</b>	<b>Novo Hamburgo</b>
Pelotas	Pelotas	<b>Canoas</b>	<b>Canoas</b>
<b>Canoas</b>	<b>Canoas</b>	<b>São Leopoldo</b>	Bento Gonçalves
Santa Maria	<b>São Leopoldo</b>	Bento Gonçalves	<b>São Leopoldo</b>
<b>São Leopoldo</b>	<b>Sapiranga</b>	Pelotas	<b>Gravataí</b>
Santa Cruz do Sul	Santa Maria	<b>Gravataí</b>	<b>Sapiranga</b>
Bento Gonçalves	Bento Gonçalves	<b>Cachoeirinha</b>	Pelotas
Passo Fundo	<b>Campo Bom</b>	Santa Maria	Farroupilha

Fonte: Censo Industrial IBGE 1975; 1980; 1985. CEMPRE 1996; 2001; 2006. Elaborado pela autora.

As análises do PIB de Porto Alegre demonstram um crescimento da participação do setor de serviços que não eliminou a concentração industrial. Estes dados sugerem uma modificação nas características das indústrias da metrópole quando consideramos que a mesma abriga processos de deslocamento industrial, muitas vezes para os municípios limítrofes como Canoas, Cachoeirinha e Gravataí.

Os argumentos de Alonso (2001) apontam que “esteve em curso nas últimas décadas um amplo processo de rearranjo espacial da produção industrial na RMPA e no Estado”(p.558). Embora, preferencialmente, as empresas que utilizam maior tecnologia busquem a localização de suas plantas industriais nos limites políticos ou nas proximidades da região metropolitana - Tabela 7.

Tabela 7 - Os dez municípios com maior número de indústrias de transformação na RMPA - 1996-2006.

1996		2006	
Município	Indústrias transformação	Município	Indústrias transformação
<b>Porto Alegre</b>	<b>6.087</b>	<b>Porto Alegre</b>	<b>7.914</b>
Novo Hamburgo	2.167	Novo Hamburgo	3.794
Canoas	1.212	Canoas	1.753
São Leopoldo	1.061	São Leopoldo	1.486
<b>Gravataí</b>	<b>834</b>	<b>Gravataí</b>	<b>1.340</b>
<b>Cachoeirinha</b>	<b>802</b>	Sapiranga	1.283
Sapiranga	663	Campo bom	1.035
Campo Bom	599	<b>Cachoeirinha</b>	<b>1.027</b>
<b>Viamão</b>	<b>476</b>	Sapucaia do Sul	665
Taquara	357	Parobé	640
<b>Total</b>	<b>14.258</b>	<b>Total</b>	<b>20.937</b>

Fonte: Cempre 1996, 2006. Elaborado pela autora.

Isto demonstra um processo de reorganização espacial da produção através de dois movimentos: 1) de desconcentração industrial onde setores de alguns gêneros industriais buscam economias de localização em outras centralidades do Estado, como por exemplo na Região Metropolitana da Serra Gaúcha (metalúrgica; mecânica; produtos alimentares); 2) de concentração, onde determinados gêneros reforçaram sua presença na RMPA durante os anos 1990 (química; vestuário; calçados e artefatos de tecido; material de transporte; couros, peles e similares). Conforme Soares (2010) “a Região Metropolitana de Porto Alegre se destaca como a terceira maior concentração industrial do Brasil” (p. 3). Na caracterização da RMPA nos anos 90, Alonso (2001) considera que

[...] o ajuste promovido pelas firmas no âmbito da reestruturação produtiva, além de levar à adoção de novas tecnologias (de produto, de processo e de gerência) incluí também escolha de locais alternativos para produzir a custos mais competitivos (ALONSO, 2001, p. 558).

Apesar do relativo deslocamento industrial, o espaço da metrópole e sua região continuam concentrando a indústria. A variável número de indústrias considera a existência de fatores e processos para além da quantidade de valor produzida pelos

setores econômicos nos espaços urbanos, caracterizando e diferenciando espacialidades industriais. Estas, por sua vez, possibilitam a formação e permanência dos processos da “cidade região global”, embora atuem muitas vezes de forma preeminentemente local. Conforme Soja (2005),

En un paradójico proceso de deconstrucción selectiva y reconstitución todavía en curso, la metrópoli moderna ha sido desindustrializada e industrializada de nuevo; se ha descentralizado y centralizado de nuevo, en intensidades y mezclas sumamente variadas (SOJA, 2005, p. 55).

A consideração do autor demonstra a complexidade dos processos que atuam na elaboração e constituição do novo nível de acumulação do capital descrito por Harvey (2005), ou do atual momento de globalização. Ainda, esta mesma complexidade inspirou Sassen (1998) em "Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos" a propor uma agenda de investigação sobre a nova economia urbana: “Hay varios aspectos emergentes para la investigación y la teorización. Algunos son estrictamente técnicos, mientras otros son más amplios y necesitan especificarse con más rigor, tanto teórica como empíricamente” (p.11).

Mattos (2006), descreve em “Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas” as mudanças observadas em cidades latino-americanas diante dos processo de globalização e das tecnologias informacionais.

A efectos de plantear y desarrollar este tema, importa considerar que las transformaciones urbanas y territoriales observadas durante las últimas décadas se encuentran condicionadas estructuralmente por el desencadenamiento y afirmación de una dinámica económica sustantivamente diferente a la que se había configurado a partir de la Gran Depresión de 1929. Esta nueva dinámica se ha propagado progresivamente bajo el impulso de la globalización, habiendo alcanzado ya a la mayor parte de los países del mundo, si bien con diferente grado de penetración y no siempre con idéntico tipo de impacto. El desencadenamiento de esta dinámica aparece, de hecho, como una respuesta al agotamiento del modelo de acumulación y crecimiento, conocido generalmente como fordismo que, bajo diversas modalidades, había logrado imponerse en buena parte del mundo capitalista a partir de la crisis de 1929 (MATTOS, 2006, p. 42).

As tendências descritas pelo autor estão relacionadas abaixo e condizem com as transformações observadas em Porto Alegre e região, um dos centros metropolitanos da América Latina.

- 1) *Novas estruturas produtivas, nova dinâmica urbana*: a reestruturação produtiva promoveu uma nova organização das empresas e da produção, baseada na estrutura de redes cujos nós localizam-se nas proximidades das grandes aglomerações urbanas, desencadeando transformações na estrutura, na organização, no funcionamento e na paisagem das mesmas.
- 2) *Flexibilização, mercados de trabalho, cidade desigual*: as políticas de flexibilização das leis trabalhistas e a terciarização da base econômica modificaram os regimes de trabalho e acentuaram as desigualdades sociais, afetando a vida social das grandes aglomerações urbanas.
- 3) *Negócios imobiliários, novos critérios urbanísticos*: o crescimento dos subsídios e a decorrente limitação do papel dos governos na gestão urbana, aliados ao aumento da mobilidade do capital gerado pela liberalização econômica e direcionado para os centros urbanos, promovem a mais-valia urbana como critério urbanístico e os investimentos do capital privado imobiliário desempenha papel fundamental nas transformações das grandes aglomerações.
- 4) *Intensa mobilidade, nova morfologia urbana*: o impacto das novas tecnologias de comunicação e informação e o aumento da mobilidade ampliou as externalidades metropolitanas, promovendo mudanças no comportamento da localização das famílias e das empresas, moldando as formas urbanas por processos de periurbanização e policentralização.
- 5) *Novas artificialidades, uniformização da paisagem urbana*: nas grandes cidades em processo de globalização, surgem edificações características, desprendidas da identidade dos lugares que coexistem e contrastam com áreas de favelas e com o acirramento de diferenças sociais.

As evidentes transformações na RMPA e nos espaços industriais do Rio Grande do Sul mediante os processos de globalização motivaram a proposição de Soares y Ueda (2002) sobre a "*cidade-região*" em formação no eixo urbano Porto Alegre-Caxias do Sul, proposta retomada por Soares (2010) em "A cidade-região de Porto Alegre: análise da desconcentração metropolitana no Rio Grande do Sul"

Esta incluiria a RMPA, Aglomeração Urbana de Caxias do Sul, além das aglomerações urbano-industriais de Santa Cruz do Sul, Lajeado-Estrela e o corredor urbano do Litoral Norte do RS. Este conjunto urbano é vertebrado por eixos de transporte e comunicações importantes e em pleno desenvolvimento, sendo que em um raio de até 120 km de Porto Alegre articulam-se pólos industriais (Canoas, Gravataí, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Santa Cruz do Sul, Montenegro, Lajeado e Estrela), pólos turísticos (Gramado e Canela) e os núcleos do Litoral. Esta concentração de quase cinco milhões de habitantes constitui-se como a terceira concentração urbano-industrial do Brasil. É neste espaço que pretendemos enfocar nossa análise da formação de uma nova entidade espacial, a “cidade-região” de Porto Alegre (SOARES, 2010, p. 6).

Soja (2005), aborda um novo regionalismo, emergido contraditória e simultaneamente aos processos de globalização e consequente reestruturação dos espaços mundiais, a partir dos quais pode-se conceituar as novas configurações metropolitanas como "cidades regiões globais".

Es la perspectiva regional la que absorbe y define fundamentalmente la interacción entre globalización, urbanización, industrialización, y desarrollo, y establece el concepto de ciudad región global como fundamento de una forma particular de análisis e interpretación (SOJA, 2005, p. 58).

Com estas exposições, é possível descrever Porto Alegre como uma “cidade região global” onde processos de modificação em sua estrutura produtiva - de metrópole industrial a metrópole de serviços, a transformação de suas formas espaciais, a expansão formal e informal de sua região metropolitana, suas conexões com o capital global (físicas e informacionais), reproduzem o atual modelo mundial de espaços estratégicos para a reprodução do capital.

## CAPÍTULO 3

### O LUGAR E O CONTEXTO: O QUARTO DISTRITO

O lugar de estudo desta pesquisa compreende a região dos bairros que até 1959 formavam o Quarto Distrito de Porto Alegre - Figura 4, quando então, com o crescimento populacional e a expansão das infraestruturas urbanas, a divisão por distritos foi reformulada. Esta antiga configuração do território foi implementada pelo Ato Municipal nº 72, de 1º de dezembro de 1892<sup>21</sup>. A divisão municipal em distritos estava prevista na Constituição Política do Estado do Rio Grande do Sul de 1891, primeira Constituição Estadual do período republicano:

Art. 68º - Será dividido em distritos o território do município, e para cada um deles o intendente nomeará um sub-intendente, que exercerá as funções de autoridade policial, bem como as que forem delegadas pelo primeiro. Na lei orgânica serão estabelecidas em detalhes as atribuições de um e de outro (Título III - Da Organização Municipal, 1891).

A primeira delimitação de bairros da capital foi em 1957, através da Lei 1762, quando foi delimitado o Bairro Medianeira na Zona Leste por iniciativa e mobilização dos seus moradores<sup>22</sup>. Após, a Lei nº 2.022 de sete de dezembro de 1959, institucionalizou a delimitação do centro e de outros 57 bairros da capital, dissolvendo a delimitação distrital.

Hoje, os bairros Floresta, São João, São Geraldo, Marcílio Dias, Navegantes e Anchieta criados em 1959 e os bairros Farrapos e Humaitá criados pela Lei nº 6218 de dezessete de dezembro de 1988, localizados na porção Norte da capital, correspondem à atualidade espacial do antigo Quarto Distrito, denominação que ainda permanece como referência. Estes bairros, embora primeiramente pertencessem a mesma divisão territorial, apresentam significativas diferenças estruturais e socioeconômicas representadas no Quadro 2.

---

<sup>21</sup>Sistema Integrado de Referência Legislativa - SIREL. disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 13/01/2014.

<sup>22</sup> História dos Bairros de Porto Alegre. Disponível em <[lproweb.procempa.com.br](http://lproweb.procempa.com.br)>, acesso em 004/01/2014.

A observação do mesmo denota a disparidade de nível sócioeconômico da população residente nos bairros da região. As maiores médias de renda mensal entre os bairros correspondem à primeira ocupação, em áreas urbanas consolidadas durante o período industrial - São João, São Geraldo, Navegantes, Floresta e Anchieta.

Quadro 2 - Informações dos bairros do Quarto Distrito

Bairros	Institucionalização	Área Km2	Densidade (hab/Km2)	População em 2010	Renda média mensal 2010* (salários mínimos)
Farrapos	Lei nº 6218 de 17/12/1988**	1,65	11.506,67	18.986	1,85
Floresta	Lei nº 2.022 de 07/12/1959	2,19	7.344,75	16.085	5,67
Humaitá	Lei nº 6218 de 17/12/1988***	4,16	2.741,35	11.404	3,65
Marcílio Dias	Lei nº 2.022 de 07/12/1959****	1,24	901,61	1.118	não disponível
Navegantes	Lei nº 2.022 de 07/12/1959*****	2,2	1.823,18	4.011	3,3
São Geraldo	Lei nº 2.022 de 07/12/1959	1,89	4.606,35	8.706	4,14
São João	Lei nº 2.022 de 07/12/1959	6,02	2.415,95	14.544	6,28
Anchieta	Lei nº 2.022 de 07/12/1959	5,21	111,71	582	2,13

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre - Os bairros em Lei. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 15/12/2014. \*dos responsáveis pelo domicílio; \*\*englobando parte dos bairros Marcílio Dias e Navegantes; \*\*\*englobando o antigo Bairro Dona Teodora, extinto por esta lei, e parte dos bairros Marcílio Dias e Navegantes; \*\*\*\*com limites alterados pela Lei nº 6218 de 17 de outubro de 1988; \*\*\*\*\*com limites alterados pela Lei nº 6218 de 17 de novembro de 1986. Observatório da cidade de Porto Alegre - porto Alegre em análise. Disponível em <[www.observapoa.com.br](http://www.observapoa.com.br)>, acesso em 15/05/2014.

A área que corresponde originariamente ao Quarto Distrito é maior que a delimitada nesta pesquisa, mas nela consideramos os bairros mencionados por serem: o caminho entre a capital e as colônias no início da ocupação e/ou os locais onde o setor industrial de Porto Alegre primeiro se desenvolveu de forma significativa para a mesma - Figura 22.

Os bairros Floresta, São Geraldo, São João e Navegantes são bairros onde encontram-se várias edificações inventariadas como Patrimônio Cultural. Na normativa do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, parágrafo único, do Artigo 14, as edificações que compõem o Patrimônio Cultural são classificadas em Tombadas, Inventariadas de Estruturação ou de Compatibilização.

As duas últimas classificações são as de maior número nestes bairros e, por possuírem legislação específica para intervenções e modificações, representam dispositivos de “controle” para a renovação desta área da cidade - Anexo 2.

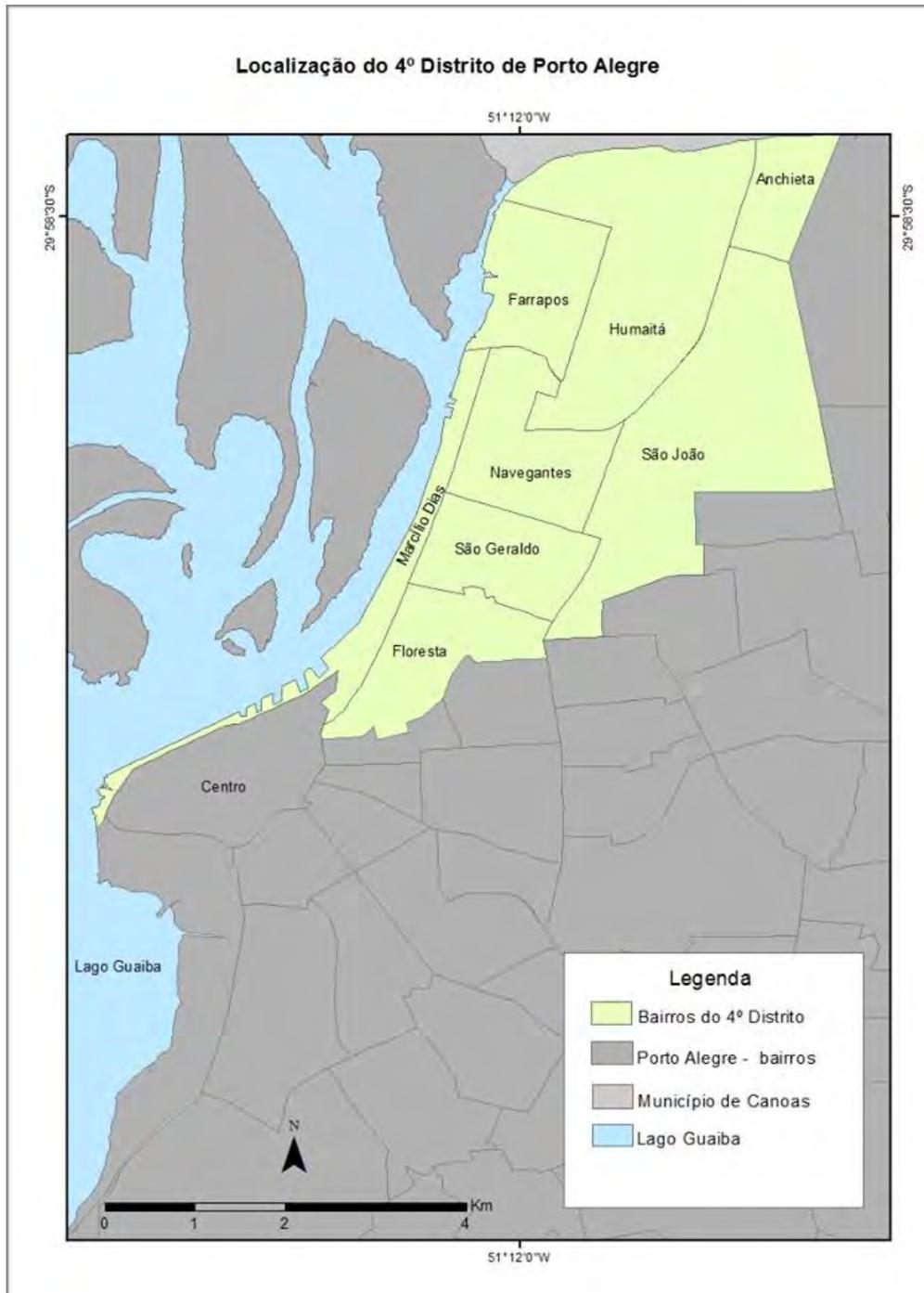


Figura 22: Localização dos bairros do Quarto Distrito

Elaborado pela autora.  
Apoio técnico: Nola Gamalho.

Há, no Quarto Distrito, diferenciação no crescimento populacional, onde os bairros da primeira ocupação apresentam crescimento populacional negativo entre os anos 1991-2000 - Tabela 8.

Tabela 8 - Crescimento da população dos bairros correspondentes ao Quarto Distrito de Porto Alegre - 1980/2010

Censo	População por bairro							
	Floresta	São João	São Geraldo	Marcílio Dias	Farrapos	Humaitá	Navegantes	Anchieta
1980	22.946	15.482	13.864	240	12.179	3.220	10.543	284
1991	25.408	11.574	5.516	158	13.410	10.765	6.449	194
2000	14.941	13.238	8.692	598	17.019	10.470	4.475	203
2010	16.085	14.544	8.706	1.118	18.986	11.404	4.011	582
<b>Crescimento (%)</b>	-30	-6	-38,2	+ 465,8	+155,9	+ 354,1	-62	+ 204,9

Fonte: Situação Demográfica de Porto Alegre Censos IBGE 1980, 1991 e 2000; Observatório da cidade de Porto Alegre - Porto Alegre em Análise. Disponível em, <[www.observapoa.com.br](http://www.observapoa.com.br)>, acesso em 15/05/2014. Elaborado pela autora.

Por outro lado, nestes mesmos bairros, existe uma estrutura urbana consolidada, com equipamentos e infraestrutura organizados há mais de um século, quando começaram a ser ocupados. A paisagem, especialmente nos bairros São Geraldo e Navegantes - onde concentramos nossa pesquisa, apresenta construções antigas e, em grande parte, de pouca altura. Os prédios de arquitetura moderna e vários andares ainda aparecem como enclaves, isolados. Nos bairros Floresta e São João, onde os terrenos são mais altos e valorizados, eles estão em maior número. Nas Figuras 23, 24 e 25 estão ilustrados aspectos da região portuária do Bairro Marcílio Dias, onde predominam empresas de extração de areia para construção civil.

Criada em 1952, a CESA está vinculada à Secretaria Estadual da Agricultura, Pecuária e Agronegócio, sendo instituição de uso público que atende produtores de pequeno, médio e grande porte, cooperativas, governo, indústria e comércio. Na Figura 25, embarcação ancorada no cais, demonstra a - ainda presente, atividade portuária de Porto Alegre.



Figura 23 - Extração de areia no Bairro Marcílio Dias - Área do Porto Novo.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 24 - Unidade da Companhia Estadual de Silos e Armazenagem (CESA) -  
Área do Porto Novo, Bairro Marcílio Dias.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 25: Área do Porto Novo no Bairro Marcílio Dias.  
Fonte: Foto da autora.

A tendência do capital imobiliário, pelo que foi exposto até aqui, parece ser de intervir em áreas onde é preciso “construir a cidade”. Onde ela já está pronta, os imóveis novos são construídos em terrenos vazios ou sem impedimentos para demolição de edificações anteriores, preferencialmente em áreas dos bairros valorizados e de melhor infraestrutura. Nos locais da “cidade pronta” que não possuem tais predicados, os maiores investimentos são iniciativa do setor público, seja para recuperar e/ou atualizar os equipamentos ou para associar-se ao capital privado, concedendo benefícios em outras áreas ou garantindo estruturas que complementem os projetos desse setor. As Figuras 26 e 27 ilustram a paisagem dos bairros São Geraldo e Navegantes. Elas foram registradas a partir do mesmo ponto: 8º andar de edifício comercial localizado na Avenida Benjamin Constant, na divisa entre os bairros São Geraldo e São João. Ilustram os terrenos planos, a baixa altura das edificações que se modifica em direção ao Centro e aos bairros nobres.



Figura 26 - Quarto Distrito, vista Norte.  
Fonte: Foto da autora.

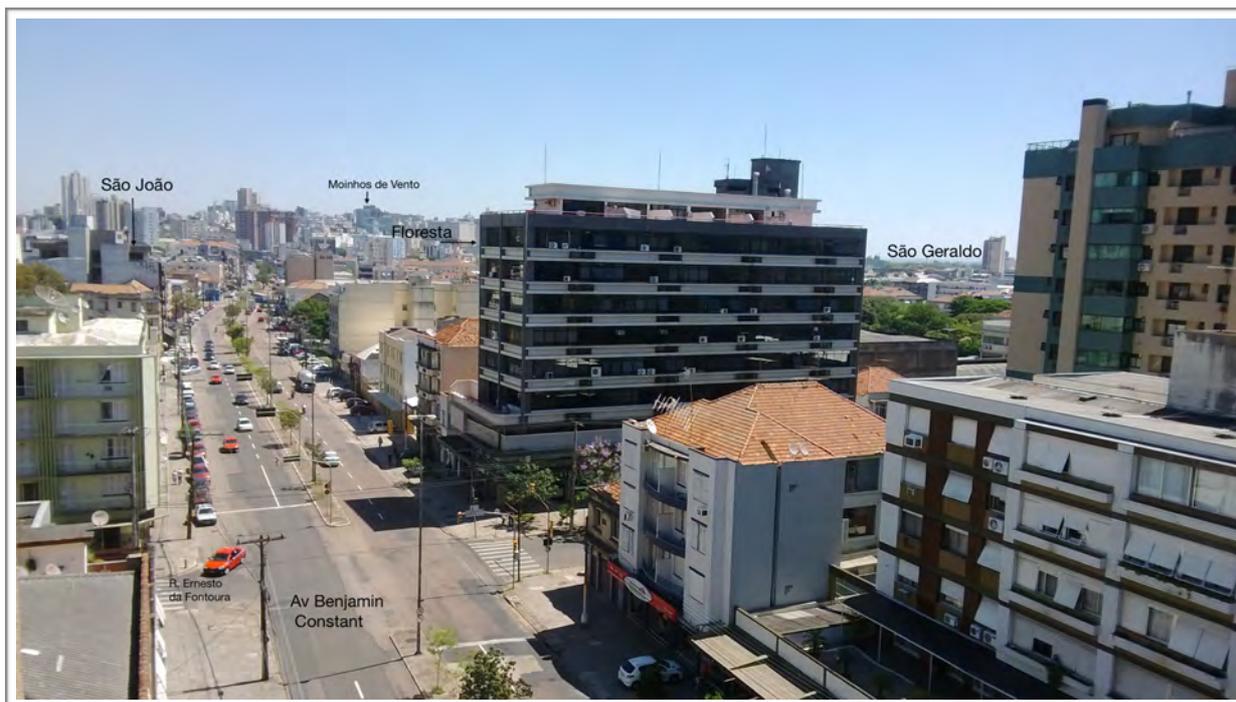


Figura 27 - Quarto Distrito, vista Sul, em direção ao Centro da cidade.  
Fonte: Foto da autora.

### 3.1 Quarto Distrito: um lugar, um projeto

A área ao norte do Bairro Navegantes, onde hoje estão localizados o Bairro Farrapos e o Bairro Humaitá, era utilizada como aterro sanitário da capital até meados do século XX. Na época, esta área foi ocupada por população de baixa renda e, desde os anos 1960, são direcionados para a mesma projetos de urbanização e revitalização através de políticas municipais (MARTINS, 2010; FURTADO, 2003; XAVIER, 2013). Muitos moradores do extinto Bairro Dona Teodora, que foi incorporado pelo Bairro Humaitá em 1988 (Quadro 3), foram reassentados no Bairro Restinga, no Sul da capital. Alguns projetos procuraram atrair grupos sociais com renda mensal acima de 10 salários mínimos e incentivar investimentos industriais e comerciais. Em trecho de entrevista realizada por Furtado (2003), para sua tese de doutoramento sobre a revitalização no Bairro Humaitá, é possível perceber o contraste entre os primeiros moradores e os que passaram a ocupa-lo a partir dos anos 1980:

Os novos moradores do bairro [...] eles são professores, advogados, servidores do alto escalão do setor público, artistas, dentistas e assim por diante [...] os novos moradores têm outra cultura e nível de educação. (FURTADO, 2003, p. 212)

Por um lado, os investimentos imobiliários elevaram o nível da renda mensal no Humaitá. Por outro, a presença ainda hoje de moradias de população de baixa renda, onde muitos são catadores e possuem a necessidade de morar próximo dos locais de coleta e de troca do material, influencia na média mensal dos rendimentos.

Os bairros Marcílio Dias, Farrapos e Humaitá, onde estão localizados os maiores índices de crescimento populacional entre 1980-2010, são os locais onde as infraestruturas urbanas, os loteamentos regulares e as obras de saneamento não se completaram no período industrial. Os investimentos imobiliários dos últimos anos e os projetos de maior vulto adjetivados de revitalização e revalorização do Quarto Distrito concentram-se, hoje, nos Bairro Humaitá e potencialmente no Bairro Anchieta. A disponibilidade de terras desocupadas, apesar das características naturais de propensão a alagamentos, não parece apresentar motivos para a falta de investimentos. Área urbana com significativa porção não consolidada, de poucas infraestruturas e ocupação até o último decênio, está localizada estrategicamente no principal entroncamento de vias de acesso à capital: BR 116 - Norte/Sul do Brasil pelo interior; BR 290 - Norte/Sul do país pelo litoral; BR 448 - via alternativa à BR 116, liga Porto Alegre a Sapucaia do Sul na região metropolitana.

A reestruturação da cidade visando, num primeiro momento, prepará-la para sediar jogos da Copa do Mundo de Futebol 2014 aprofundou as intervenções. Anterior as ações vinculadas aos melhoramentos para sediar a Copa, foi firmada a parceria entre a prefeitura e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento dos Países da Bacia do Prata (FONPLATA) através do Projeto Integrado Entrada da Cidade (PIEC) com a intenção de construir e regularizar moradias em zonas tomadas por favelas:

O projeto é executado por meio de cinco subprojetos e tem por objetivo a reestruturação urbana e recuperação ambiental do acesso Norte de porto Alegre, garantindo mais qualidade de vida para a população ali residente. (PMPA, <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso 15/02/2014).

A previsão inicial para conclusão do projeto era no ano de 2008. Em 2012, foi iniciada análise de ampliação da área e aplicação de novos recursos. Até este mesmo ano,

foram construídos 11 loteamentos, totalizando 1.533 unidades habitacionais. Este projeto é composto por cinco subprojetos, e coordenado pela Secretaria Municipal de Gestão com um custo de 65 milhões de dólares divididos entre a prefeitura e o FONPLATA<sup>23</sup>:

- 1) *Projeto infraestrutura viária*: implantação do Viaduto Leonel de Moura Brizola - com ligação direta à Freeway (BR-290), através da Terceira Perimetral e da avenida Dona Teodora; duplicação da Dona Teodora, que liga a Terceira Perimetral à BR-290, e a duplicação e extensão da Rua Voluntários da Pátria.
- 2) *Projeto de habitação de interesse social*: construção de 3.061 habitações populares e infraestrutura básica, contempla a regularização fundiária de 714 moradias e lotes; encaminhamento do cadastro viário dos novos logradouros, que passam a ter denominação oficial; melhoria nas condições de emprego e até mesmo de crédito aos moradores junto ao comércio local.
- 3) *Projeto de valorização paisagística*: realocização do Monumento ao Laçador; recuperação de 25 praças da Vila Farrapos, a revitalização do Parque Mascarenhas de Moraes e as novas praça em cada loteamento concluído; busca de alternativas à atuação da criminalidade para crianças e adolescentes.
- 4) *Projeto de desenvolvimento comunitário e educação sanitária ambiental*: desenvolvimento comunitário e de educação sanitária e ambiental, que desenvolve atividades de educação, saúde, lazer recreação e organização comunitária, além de assistência social e cidadania.
- 5) *Projeto de geração de trabalho e renda*: duas unidades de resíduos sólidos provenientes da coleta seletiva de lixo - a Unidade de Triagem Anjos da Ecologia, já em operação, e a UT Frederico Mentz, em fase de conclusão; cursos de formação e qualificação profissional.

As propostas dos subprojetos trazem implícitas a carência de infraestruturas básicas como rede de esgotos, arruamento, iluminação, acesso à educação e formação profissional, acesso à saúde, lazer, outros. Demonstram também que as carências

---

<sup>23</sup> Fonte: PMPA - Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 14/01/2014.

além de sociais são estruturais, implicando melhorias na rede viária de acesso à capital que atingirão a cidade de Norte a Sul, e atualizando as demandas urbanas emanadas por diferentes estratos sociais. Em visita recente a campo, foi possível perceber várias etapas das obras concluídas, mas também áreas onde ainda prevalecem as sub-habitações e a ausência de urbanização.

Este conjunto de propostas e melhorias não passou despercebido ao capital imobiliário. A construção de um novo estádio multiuso (Arena) vinculado a um projeto urbanístico de construção de torres residenciais, shopping e estacionamento pela OAS S.A. no Bairro Humaitá não sofreu impedimentos pela administração do município. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental - PDDUA prevê a altura máxima de 52m para as edificações na área do antigo Quarto Distrito, o que foi desconsiderado. As edificações residenciais terão altura de 72 metros. A análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre feita por Xavier (2013) demonstra os mecanismos de regulação e de flexibilização das normas do plano através das exceções possíveis, por exemplo, na análise de “Projetos Especiais” como o da OAS, no Bairro Humaitá.

Enfim, após a aprovação do projeto, ficou estabelecido que, em troca da construção da Arena, o Grêmio cede a área do Estádio Olímpico à OAS - a qual, por sua vez, tem interesse em demolir o estádio para substituí-lo por um empreendimento imobiliário naquele local. O resultado da votação foi 24 votos favoráveis, 9 votos contrários e uma abstenção. [...] no caso do Projeto Arena ocorreu conflito entre os mesmos devido à flexibilização da altura dos prédios em 72 metros, tanto na área localizada no Bairro Azenha, quanto na área situada no Bairro Humaitá [...]. Este conflito ocorreu porque a altura máxima permitida pelo Plano Diretor para construção dos prédios era de 52 metros. Deste modo, para atender aos interesses econômicos do empreendedor, foi aprovada uma “lei de exceção”.

A aprovação do Projeto Arena também contrariou o posicionamento do Fórum das Entidades, de que não devesse ocorrer flexibilização do regime urbanístico de uso e ocupação do solo de Áreas especiais, inclusive aquelas de Interesse Institucional, como eram os casos das áreas dos Estádios Arena e Olímpico Monumental (XAVIER, 2013, p. 185).

A Rossi Residencial é outra empresa que atua no mercado imobiliário do Bairro atualmente. Seus empreendimentos estão localizados no entorno do Parque Mascarenhas de Moraes, um parque de uso misto com área de preservação permanente. Dos 18,3 hectares de parque, oito são de banhado e seis de reserva ecológica. O parque dispõe de estádio de futebol, cancha de bocha, pista de

patinação, quadra de Futebol Sete, quadras de vôlei e equipamentos esportivos, churrasqueiras e quiosques cobertos<sup>24</sup>. A Rossi iniciou suas atividades em São Paulo (1980) e hoje atua no mercado imobiliário em 14 Estados do Brasil e no Distrito Federal. A empresa criou nos anos 1990 o “Plano 100”, modalidade de aquisição de imóveis voltado para a classes média e baixa que encontravam naquele momento dificuldades com o financiamento. Rossi Croma, Rossi Verdi e Rossi Flora são condomínios já concluídos pela Rossi no bairro. Os imóveis possuem dois ou três dormitórios com área entre 50 e 70 m<sup>2</sup> e cinco pavimentos. Está em construção ao lado destes condomínios os Rossi Mais, com três torres de dezesseis andares e apartamentos de 2 e 3 dormitórios entre 50 e 65 metros quadrados<sup>25</sup>. A Rossi atua em outros bairros de Porto Alegre, mas uma das características que chama atenção em seus empreendimentos no Bairro Humaitá é a localização linear de suas construções em um lado das quadras que circulam o parque, demonstrando a aquisição de área total considerável e sua consequente urbanização; a outra é de que estes condomínios não se destinam as classes sociais de maior renda. Na Figura 28, a localização dos empreendimentos Rossi e OAS; a localização do Bairro Farrapos; o limite Norte do município de Porto Alegre; e a BR 290, entre o Projeto Arena e o Rio Gravataí.

Em novembro de 2013, a Prefeitura de Porto Alegre encaminhou à Câmara Municipal anteprojeto de Lei que dispõe sobre a criação, extinção, delimitação e denominação de Bairros de Porto Alegre. A justificativa é de que hoje existem divergências sobre a delimitação dos bairros. O crescimento da cidade, os empreendimentos, a ampliação do sistema viário, áreas sem denominação oficial, a defasagem de leis anteriores entre outros são os motivos apresentados. Antes de ser aprovado, o projeto deverá passar por Audiência Pública para que seja apresentado à população<sup>26</sup>. No site da prefeitura estão acessíveis mapas georeferenciados da nova proposta, com detalhamento e apresentação de qualidade superior ao mapa disponibilizado anteriormente com a divisão atual do território municipal. Eles serão utilizados aqui para representar as áreas do Quarto Distrito pois, aparentemente, não implicam em modificações significativas que prejudiquem a proposta de visualização, a delimitação vigente também está representada (em vermelho) - Figura 28.

---

<sup>24</sup>Fonte: [www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br).

<sup>25</sup>Fonte: [www.rossiresidencial.com.br](http://www.rossiresidencial.com.br).

<sup>26</sup>Fonte: [www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br).

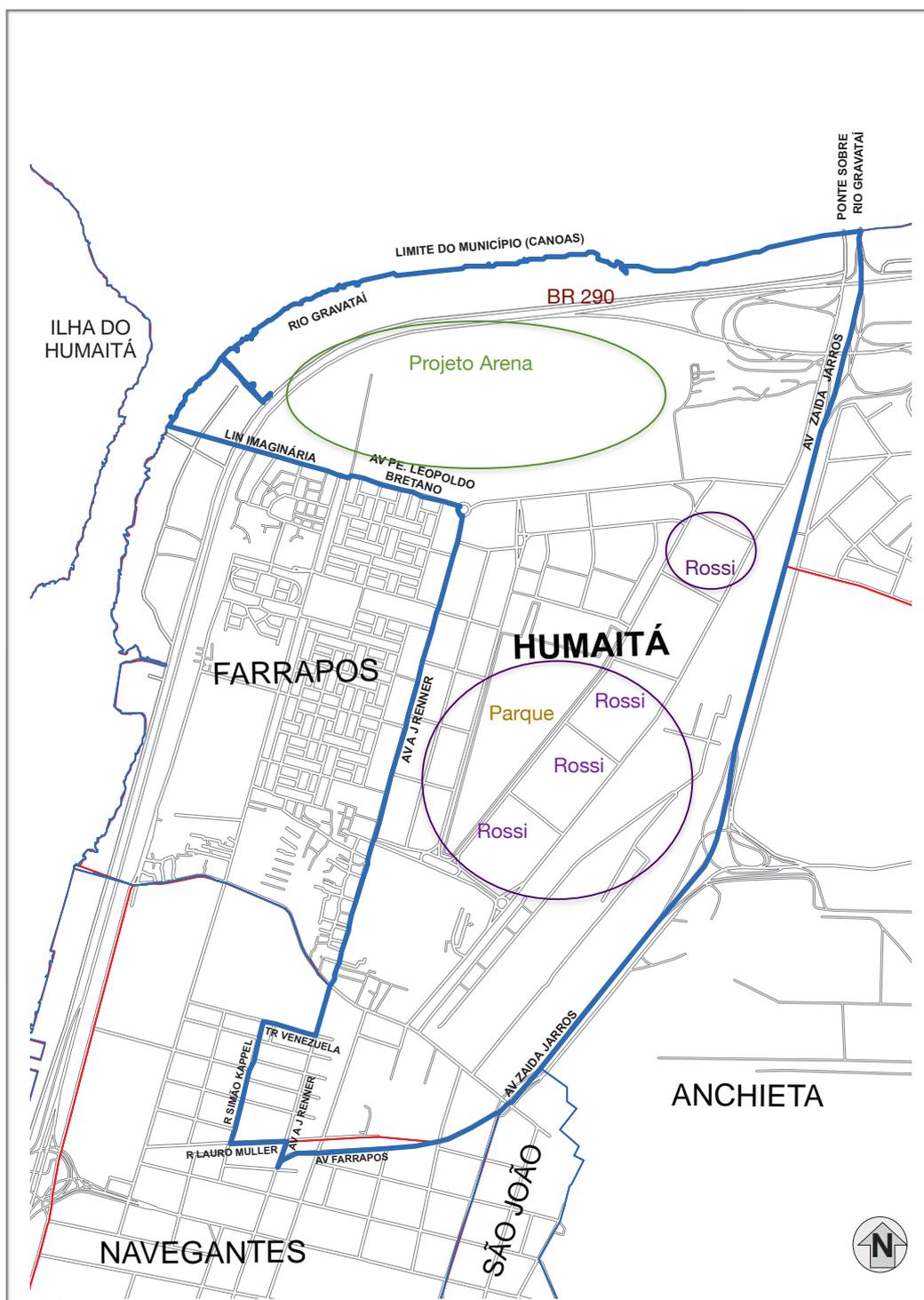


Figura 28 - Localização Projeto Arena/OAS S.A. e empreendimentos Rossi  
 Fonte: Prefeitura M. de Porto Alegre - Secretaria Municipal de Planejamento  
 Projeto de Lei de Limites dos Bairros/2013 - Bairro Humaitá  
 Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso 21/03/2014.  
 Modificado pela autora.

É importante ressaltar que a nova proposta extingue o Bairro Marcílio Dias, na orla Norte do Guaíba, limítrofe com o centro da cidade e os bairros Floresta, São Geraldo,

Navegantes e Farrapos. O centro e os três primeiros bairros terão suas áreas aumentadas pela incorporação de trechos do bairro extinto.

Conforme o 14º Censo do Mercado Imobiliário de Porto Alegre – Imóveis Novos (Edição 2011), publicado pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Rio Grande do Sul – SINDUSCON RS, em 10 bairros da capital estavam “concentradas 46,33% das unidades em oferta (3.061) distribuídos em 109 empreendimentos, representando 30,79% dos empreendimentos (SINDUSCON, 2011, p.9)” no ano de 2011. A maior parte destes bairros está localizada no leste da cidade.

No 15º Censo elaborado pelo SINDUSCON RS e publicado em setembro de 2012, em 10 bairros estavam “concentrados 51,68% dos imóveis em oferta (4.353) distribuídos em 87 empreendimentos, representando 26,13% do total de empreendimentos (SINDUSCON, 2012, p. 9)”. Estes dados demonstram um crescimento do número de imóveis por empreendimento nos dez bairros de maior concentração dos mesmos em 2012 se comparados aos resultados de 2011.

A tendência a concentração de imóveis novos na cidade permanece inalterada entre 2011 e 2012, com predomínio de localização no eixo leste-nordeste, sentido Norte-Sul, em bairros distantes do Quarto Distrito. Como exceção, o Bairro Humaitá aparece na lista dos 10 bairros de maior concentração de imóveis ofertados no ano de 2012 - Figura 29. A análise desta informação deve considerar que neste bairro há maior disponibilidade de terrenos desocupados entre os bairros do Quarto Distrito e, portanto, maior facilidade para abrigar novas construções - situação proporcionada também pelos investimentos recentes da Rossi.

Mesmo assim, em 2013 nenhum dos bairros da região ficou entre os dez de maior oferta de imóveis novos e a região leste, no eixo norte-sul, mantém-se com o maior número de unidades disponibilizadas.

Conforme o 16º Censo (2013) divulgado pelo SINDUSCON, “em dez bairros estão concentrados 51,37% dos imóveis novos em oferta na capital (4.259), distribuídos em 141 empreendimentos, representando 39,06% do total de empreendimentos”, o que demonstra a permanência da tendência anterior de concentração. Entre os bairros de

maior oferta, não estão listados os bairros do Quarto Distrito<sup>27</sup>. Importante registrar que a futura oferta dos imóveis do Projeto Arena *pode* recolocar o Humaitá entre os bairros de maior oferta de imóveis novos no próximo período.

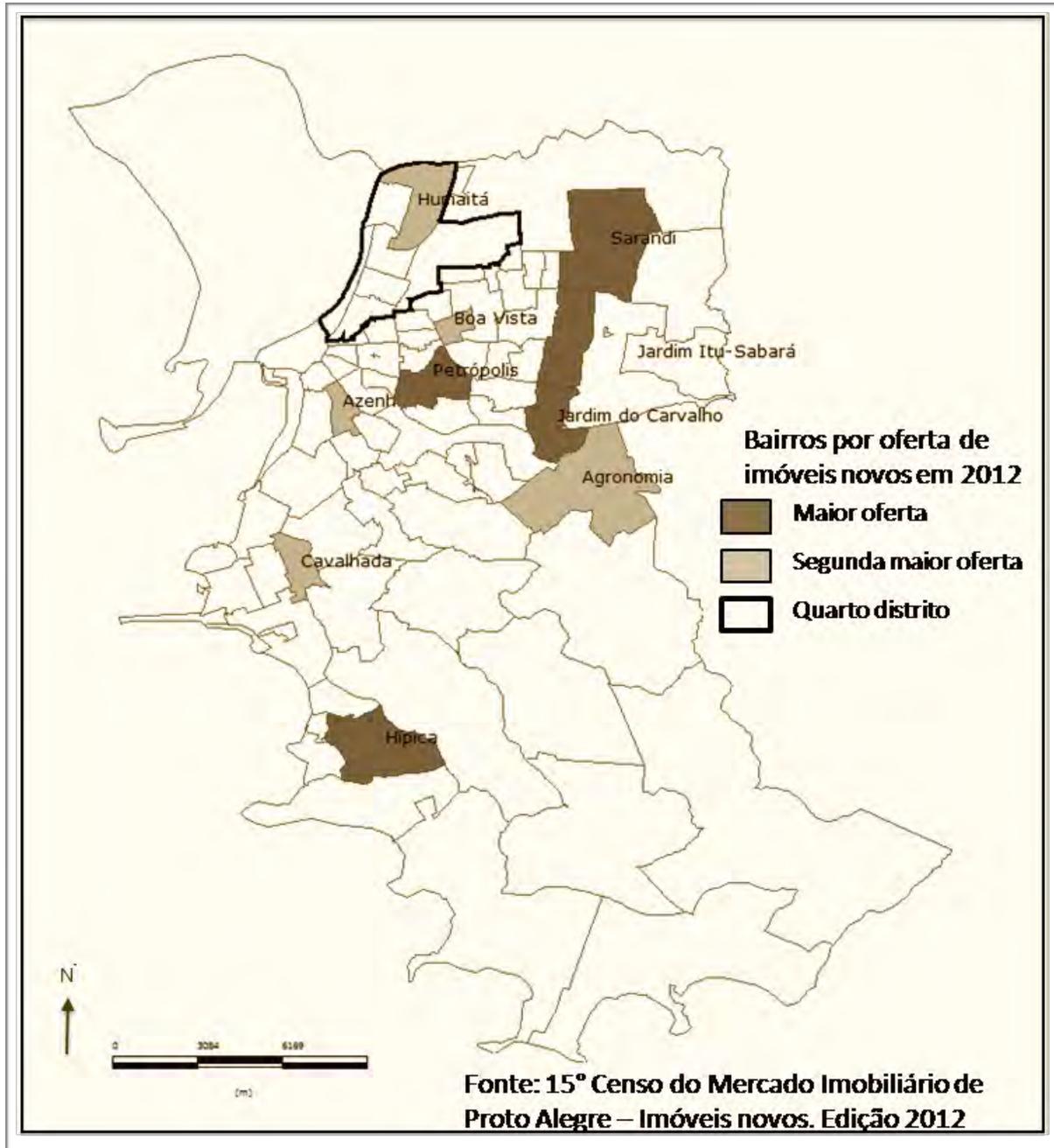


Figura 29 - Os dez bairros com maior oferta de imóveis novos em Porto Alegre - 2012  
Fonte: SINDUSCON - 15º Censo do Mercado Imobiliário de Porto Alegre (2012).  
Elaborado gentilmente por Erika Collischonn para esta pesquisa.

<sup>27</sup> Conforme o 16º Censo de imóveis novos em oferta realizado pelo SINDUSCON em 2013, 51,37% dos mesmos estão concertados nos bairros Petrópolis, Jardim Carvalho, Jardim Itú/Sabará, Passo D' Areia, Nonoai e Azenha.

Através dos resultados dos Censos 2011, 2012 e 2013 promovidos pelo SINDUSCON é possível inferir que, embora existam políticas públicas direcionadas para a revitalização do conjunto dos bairros do Quarto Distrito e investimentos privados na região, na escala do município estas ações (ainda) são pouco significativas considerando os resultados dos investimentos promovidos pelo mercado imobiliário no período analisado.

A Prefeitura de Porto Alegre possui projetos e grupos de trabalho que se ocupam de estudar e planejar ações de melhoramento e atualização da cidade. Entre eles está o Grupo de Trabalho 4º Distrito, criado através de demanda interna da Secretaria Municipal de Planejamento com o objetivo de “formular diretrizes, projetos e programas que contribuam para qualificar o espaço urbano de forma ordenada e planejada, buscando o desenvolvimento sustentável da região e melhoria da qualidade de vida”<sup>28</sup>. O Grupo de Trabalho (GT) atua com a participação da Secretaria Extraordinária para a Copa do Mundo 2014 - Secopa, Secretaria Municipal do Meio Ambiente - Smam, Secretaria Municipal de Cultura - SMC, Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, Secretaria Municipal de Obras e Viação - Smov, Departamento Municipal de Limpeza Urbana - DMLU, Dmae, Departamento de Esgotos Pluviais - DEP e Secretaria Municipal de Gestão - SMGAE. O GT propõe ações no espaço compreendido entre a Estação Rodoviária e o Bairro Humaitá, ao longo da Rua Voluntários da Pátria. A recente obra de duplicação da Voluntários foi planejada e proposta pelo mesmo, visando as melhorias da cidade para sediar a Copa 2014. As ações do GT 4º Distrito possuem caráter público e privado. Com caráter público, são listadas ações estruturais na área de atuação, se considerarmos que o Programa Integrado da Entrada da Cidade visa também a estruturação viária e as redes de esgoto, iluminação, água, além das habitações:

A região tem sido alvo de grandes investimentos públicos, tanto em infraestrutura (Conduto Álvaro Chaves) como em habitação (Projeto Integrado Entrada da Cidade - PIEC) e estruturação viária (prolongamento da rua Voluntários da Pátria, duplicação da Rua Dona Teodora, Viaduto Leonel Brizola e o projeto para conexão do anel viário da BR 448, chamada de Rodovia do Parque, com a BR 290, a Free-Way) (Disponível em [www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br), acesso em 12/11/2013).

As ações do setor privado, compreendem basicamente a construção de unidades habitacionais, diferenciadas por características que procuram dar identidade aos

---

<sup>28</sup> GT 4º Distrito. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 12/11/2013.

projetos, por exemplo: empreendimento residencial Incorporadora Rossi S/A, no Bairro Humaitá; empreendimento residencial Construtora Cádiz, Bairro São Geraldo. Associadas a construção de moradias, algumas propostas incluem conjuntos comerciais, centros de compras e de convenções, como o projeto Fiateci-Vonpar/Rossi e o Projeto Arena<sup>29</sup>.

O empreendimento residencial da Construtora Cádiz foi realizado em terreno onde encontra-se casario listado como patrimônio cultural da cidade. A fachada do residencial são as casas restauradas e adaptadas à estrutura do condomínio que chama-se “Pateo Lisboa” - Figura 30.

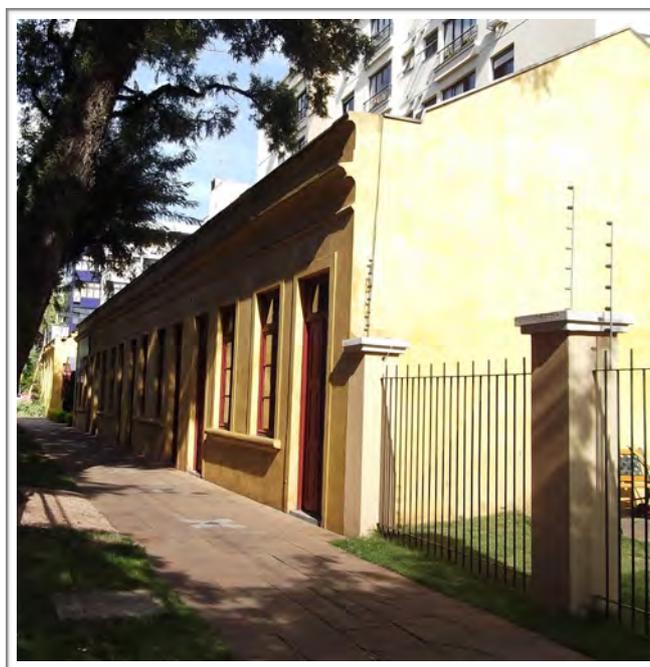


Figura 30 - Casario listado como patrimônio cultural de Porto Alegre. Restaurado com atividade comercial e edifício residencial ao fundo (no alto da foto) - Construtora Cádiz/Pateo Lisboa.

Fonte: Foto da autora.

O projeto Fiateci-Vonpar/Rossi já está em fase de construção e comercialmente é conhecido como “Rossi-Fiateci”. A edificação da antiga indústria têxtil está inventariada no patrimônio cultural da cidade e apresenta condicionantes para seu reaproveitamento. Das quatro torres residenciais do projeto original, uma foi suprimida. Está previsto, além do edifício comercial um centro de compras com supermercado, a preservação da fachada e da chaminé - Figuras 31 e 32.

---

<sup>29</sup>GT 4º Distrito: [www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br).



31

Figura 31 - Lateral Fiateci em restauro. Ao fundo, a torre comercial do projeto, em construção.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 32 - Detalhe lateral Fiateci em restauro.  
Fonte: Foto da autora.

O estádio do Projeto Arena, citado nas ações promovidas pelo GT, está concluído. As obras agora voltam-se para a construção do hotel e das torres residenciais. A proposta visava incluir o estádio utilizado pelo Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense como uma das sedes dos jogos da Copa 2014 no Brasil, o que não aconteceu.

O Bairro Humaitá e o Bairro Anchieta estão incluídos no Corredor de Desenvolvimento proposto pelo Plano Diretor da cidade em 1999 - Anexo 3. Esta Macrozona ainda permanece com a característica de grandes vazios urbanos como descrito abaixo e comporta o potencial de ser alvo das próximas ações de impacto para a construção da cidade atual - ou da cidade região/global Porto Alegre.

Estudos recentes deram a denominação de Corredor de Desenvolvimento para esta parte da cidade, considerando a sua excepcional potencialidade para se tornar, pela sua localização estratégica, um pólo de importância regional. Excelentes condições de acesso pelas BRs 116 e 290 e pelo Rio Gravataí, as presenças do complexo Trensurb, da CEASA e do Aeroporto Internacional Salgado Filho, juntamente com a disponibilidade de grandes vazios urbanos para empreendimentos econômicos sustentáveis, representam oportunidades fundamentais para o desenvolvimento urbano desta região (<[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 20/01/2014).

As ações imobiliárias no Quarto Distrito são diferenciadas. Algumas são implantadas em áreas onde a cidade não havia sido construída, ou seja, efetivamente edificada e estruturada, como no Bairro Humaitá. Outras são em áreas da primeira urbanização, onde elementos históricos e culturais competem com os novos desenhos e propostas arquitetônicas. As obras de duplicação da Rua Voluntários da Pátria, promovidas pelo GT 4º Distrito iniciaram em agosto de 2012. Em junho de 2013 elas encontravam-se suspensas por iniciativa do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, devido a necessidade de acompanhamento arqueológico, ausente no projeto original<sup>30</sup>.

O patrimônio arqueológico é bem da União. Em qualquer obra pública e privada deve ser feito junto o trabalho de arqueologia, explica o arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira. “A prefeitura tem técnicos e sabe que precisa ser feito o estudo arqueológico dos empreendimentos, tanto que exige dos particulares esses estudos. Não sei por quais motivos aconteceu de algumas obras não terem os estudos anteriores à própria obra, como é o caso da Voluntários. O ideal

---

<sup>30</sup>O trecho da obra entre as ruas da Conceição e a Ramiro Barcelos pode ter em seu subsolo relíquias do tempo em que a região recebia embarcações, tinha fábricas e deu lugar ao primeiro distrito industrial da capital. Conhecida originalmente como o Caminho Novo, a Voluntários da Pátria era a ligação da capital com os municípios vizinhos (Disponível em <[noticias.band.uol.com.br](http://noticias.band.uol.com.br)>).

era o arqueólogo ter sido contratado antes para o estudo de impacto, aí a obra iniciaria e o arqueólogo junto ou antes e não teria essa situação”, lamenta o pesquisador (Disponível em <noticias.band.uol.com.br>, acesso 18/02/2014).

No site da “Transparência na Copa 2014”, consta:

Status da obra: Trecho 1 – Em obras. Na obra de duplicação dessa via a questão das desapropriações tem dificultado o ritmo ideal de execução. As desapropriações na rua Voluntários têm sido resolvidas na Justiça. O trecho 2 está em fase de prospecção arqueológica. O IPHAN acompanha o processo de resgate dos vestígios de patrimônio arqueológico<sup>31</sup>.

Na Figura 33, o projeto de duplicação da Rua Voluntários da Pátria, no trecho 1, próximo a Rodoviária e Rua da Conceição. A Figura 34 demonstra, através das edificações, o seu caráter histórico: alguns detalhes arquitetônicos podem ser percebidos além da altura das edificações. A Rua Voluntários da Pátria compreende trechos dos bairros Floresta, São Geraldo e Navegantes, limitando-os com o Bairro Marcílio Dias que é formado pelo aterro das margens Norte do Lago Guaíba, onde estão localizadas área portuária e, próximo a Igreja Nossa Senhora dos Navegantes, a Doca Turística onde também estão previstas intervenções do GT 4º Distrito.

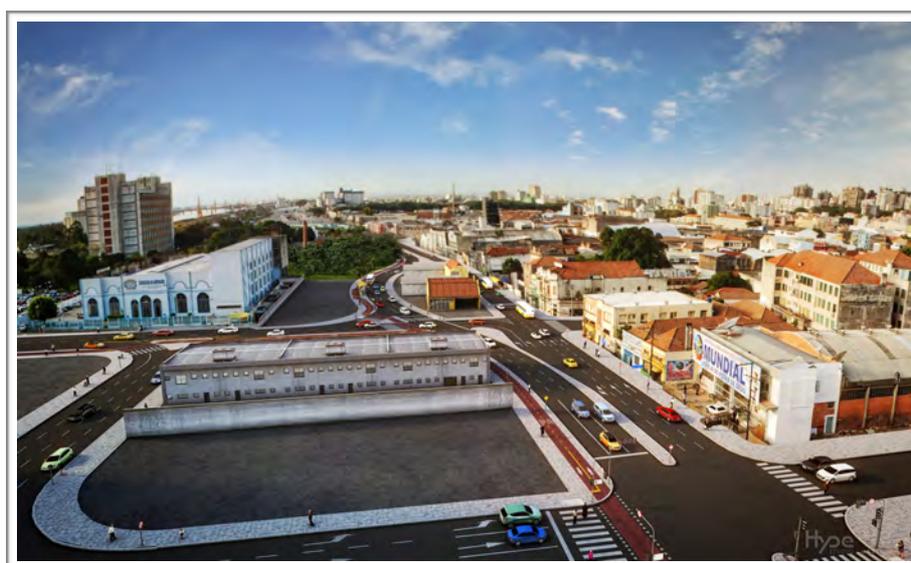


Figura 33 - Projeto de duplicação da Rua Voluntários da Pátria.  
Fonte: Disponível em <www.transparencianacopa.com.br>  
Acesso em 15/02/2014.

<sup>31</sup>Disponível em: <www.transparencianacopa.com.br>, acesso 15/02/2014.



Figura 34 - Detalhe das obras na Rua Voluntários da Pátria  
Fonte: disponível em <[www.transparencianacopa.com.br](http://www.transparencianacopa.com.br)>  
Acesso em 15/02/2014.

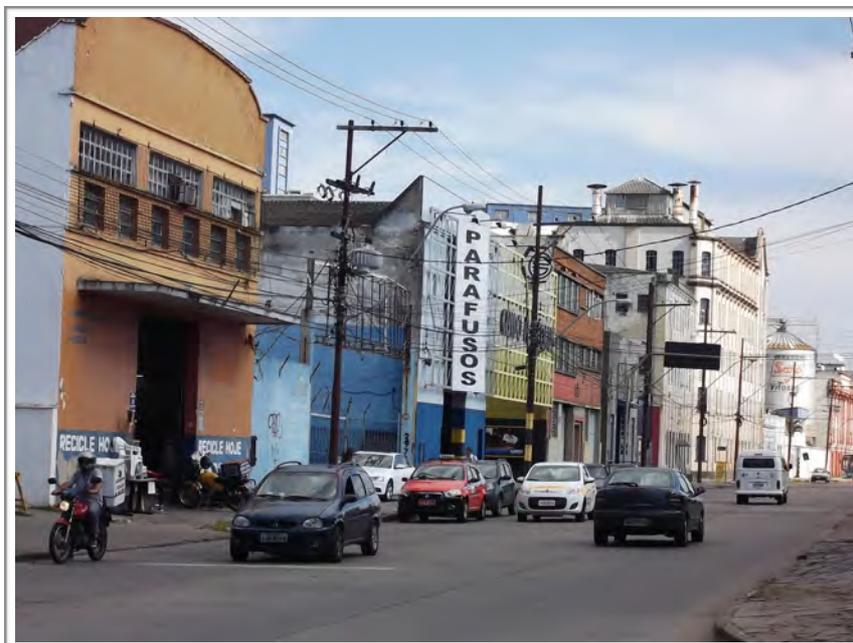


Figura 35 - Rua Voluntários da Pátria esquina Avenida São Pedro. Em direção ao Centro da cidade. Seguindo na rua, a edificação do Moinho Rio-Grandense.  
Fonte: Foto da autora.

Na Figura 35, detalhe da Rua Voluntários da Pátria com Av. São Pedro, aproximadamente na metade do trecho 2, onde as obras ainda não começaram. Nestes primeiros meses de 2014, várias ruas e avenidas do Bairro São Geraldo têm recebido cobertura asfáltica. A primeira a passar por manutenção foi a Avenida São Pedro, depois de concluídas as obras de recuperação na galeria de esgotos pluviais pelo DEP (Departamento de Esgotos Pluviais), iniciadas em julho de 2009 - Anexo 4, a avenida recebeu novos canteiros e foi asfaltada em 2013. As outras avenidas (no bairro, muitas ruas recebem o nome de avenida) são caminhos secundários importantes no fluxo de veículos entre a Zona Norte e a Zona Sul da cidade, como por exemplo a Avenida Pará. Esta avenida foi asfaltada, ganhou sentido único (Sul-Norte) e sinaleira no cruzamento com Av. São Pedro por ser continuação da segunda perimetral e caminho alternativo à Avenida Pernambuco, à Av. Farrapos e Rua Voluntários - todas permitem o acesso ao aeroporto e à região metropolitana. Na Figura 36, o trabalho na Avenida Pernambuco nos últimos dias de março de 2014.

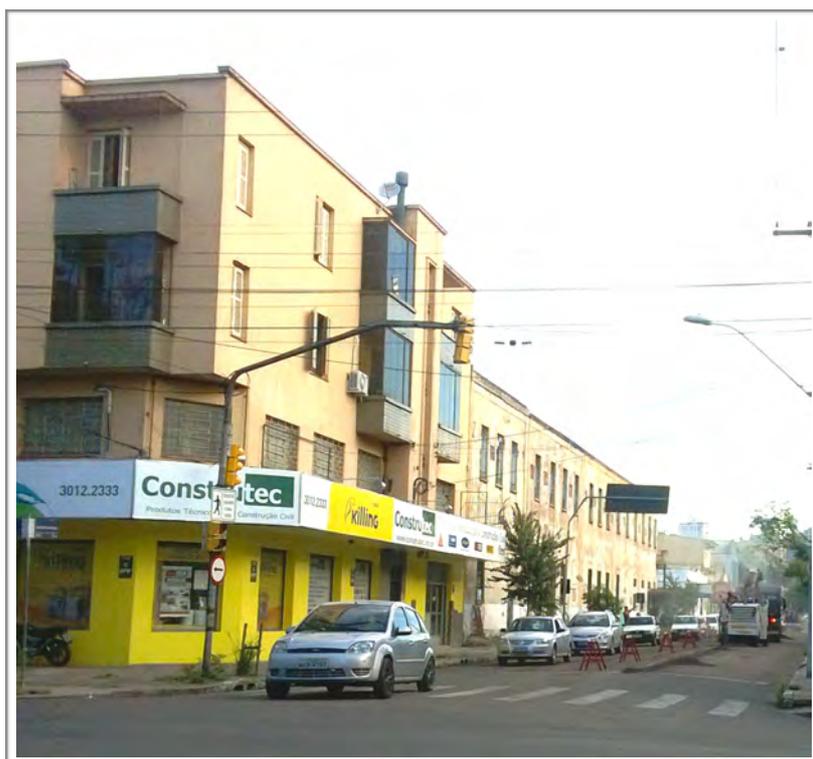


Figura 36 - Avenida Pernambuco, Bairro São Geraldo/Massas Adria.  
Fonte: Foto da autora.

O decréscimo populacional, especialmente nos bairros São Geraldo, Navegantes e Floresta e o deslocamento das indústrias para outras regiões trouxe o aparente descaso com serviços públicos como coleta de lixo, iluminação, drenagem e

segurança por parte das administrações municipais e órgãos competentes. Trouxe também edificações desocupadas que muitas vezes serviram e servem de abrigo a moradores de rua, ou como depósito irregular de lixo dos próprios moradores. Entre a Avenida Farrapos e Rua Voluntários da Pátria existem casas noturnas, com profissionais do sexo, que notoriamente encontram-se pelas esquinas. Além disso, os depósitos de material reciclável localizados perto da área central, no Bairro Floresta, propiciam a circulação de “papeleiros” pela região. Estas situações, muitas vezes caracterizando pontos específicos dos bairros, serviram nos últimos anos para legitimar o discurso da necessidade de revitalizar o Quarto Distrito através do aumento populacional com a construção de moradias. Serviram também para caracterizá-lo como área sem atividade econômica relevante, apesar das ainda presentes atividades industriais e do intenso e característico comércio que permaneceu<sup>32</sup>. O “abandono” e “decadência” do 4º Distrito de Porto Alegre foi abordado em diversos meios de informação e comunicação durante a última década, como no artigo publicado em *Arquitextos*, nº 101:

Atualmente, o 4º Distrito apresenta-se como uma área estagnada economicamente. O interesse imobiliário e comercial é escasso e as dinâmicas sociais são decadentes, perceptíveis através do envelhecimento da população e da quantidade de imóveis disponíveis para locação e venda (BREGATTO e SILVA, 2008).

Ou em reportagens dos periódicos locais:

Condenado, há até bem pouco tempo, a abrigar depósitos, algumas pequenas e médias indústrias e uma infinidade de prédios em precárias condições ou completamente abandonados, o 4º Distrito caiu no esquecimento do poder público e, por consequência, dos investimentos. O abandono fez com que antigos moradores fossem embora em razão do surgimento de áreas de prostituição e tráfico de entorpecentes (CORREIO DO POVO, 21/05/2011)<sup>33</sup>.

Que acabam reforçando, de alguma forma, o discurso hegemônico:

Na tentativa de alterar este perfil, a Prefeitura de Porto Alegre vem realizando melhorias, e promete devolver a vida ao 4º Distrito antes da Copa do Mundo de 2014, para a alegria do serralheiro Dirceu Ribas, 42, estabelecido na esquina das ruas Rio Grande e Ernesto da Fontoura. "Estamos esquecidos. Quando chove, os alagamentos são frequentes e o lixo acumulado sobre as calçadas acaba obstruindo as bocas de

---

<sup>32</sup> STROHAECKER, 1991.

<sup>33</sup> Ver Anexo 5.

lobo", lamenta. Ribas afirma que sempre encerra o expediente da serralheria antes das 18h. "Quando o sol se põe, a região se transforma em cidade-fantasma", compara (CORREIO DO POVO, 21/05/2011).

E causam surpresas nos setores, a princípio, interessados em investir no “projeto”. Como na manifestação do presidente do SINDUSCON -RS, em entrevista ao Jornal do Comércio:

O vice-presidente do Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Estado (Sinduscon-RS), Mauro Touguinha, valida a expectativa dos dirigentes da Rossi e acrescenta outra estratégia para impulsionar e dar mais velocidade aos empreendimentos. "Poderia haver um tratamento tributário diferenciado, como redução do IPTU e maior índice construtivo", sugere o dirigente. Uma das vantagens para formatar empreendimentos é que a região, com infraestrutura já consolidada, tem rede de água, esgoto e energia. "Está tudo pronto, mas está deteriorada. Com as iniciativas, todo mundo ganha."

**A redescoberta da região é surpresa até para a entidade.** O vice-presidente lembra que no Censo de 2010, monitoramento feito anualmente pelo Sinduscon-RS e baseado em projetos de construtoras responsáveis por 50% da atividade do setor, os bairros São Geraldo e Navegantes não despontavam com tanto potencial. "A necessidade de morar é evidente. Quanto mais longe, mais caro. A região oferece atrativos que compensam". A existência de muitos prédios tombados pelo patrimônio histórico acabou gerando abandono. Projetos como o da Rossi, que são estabelecidos em áreas de antigas fábricas, mostram que é possível conciliar o passado com a necessidade do futuro (JORNAL DO COMÉRCIO, 01/07/2011)<sup>34</sup>.

Faz-se importante destacar alguns pontos desta última citação:

- “Poderia haver um tratamento tributário diferenciado, como redução do IPTU e maior índice construtivo”: A autorização para altura máxima de 52 metros nos bairros do Quarto Distrito na revisão do PDDUA e a extrapolação deste índice no Projeto Arena demonstram a preocupação em atender a demanda do setor imobiliário; o valor do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) em Porto Alegre no ano de 2012 foi de 7% e, se comparado ao período da Administração Popular na cidade (1989-2004) - entre 10 e 12% da receita total, este valor sofreu decréscimo enquanto o investimento imobiliário se intensificou<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Ver Anexo 6. “Negrito” da autora.

<sup>35</sup> Conforme matéria escrita pelo economista Paulo Muzell disponível em <www.sul21.com.br>, acesso em 12/12/2013.

- “Uma das vantagens para formatar empreendimentos é que a região, com infraestrutura já consolidada, tem rede de água, esgoto e energia. Está tudo pronto, mas está deteriorada. Com as iniciativas, todo mundo ganha.”: A necessidade de atualizar os equipamentos públicos desta região consolidada da cidade é reivindicação antiga de seus moradores.
- “O vice-presidente lembra que no Censo de 2010, monitoramento feito anualmente pelo Sinduscon-RS e baseado em projetos de construtoras responsáveis por 50% da atividade do setor, os bairros São Geraldo e Navegantes não despontavam com tanto potencial”: Os bairros São Geraldo e Navegantes continuaram não despontando no censo elaborado pelo SINDUSCON-RS nos anos subsequentes, conforme demonstrado nas análises dos Censos de Imóveis Novos realizados pela entidade em 2011, 2012, e 2013.
- “A existência de muitos prédios tombados pelo patrimônio histórico acabou gerando abandono. Projetos como o da Rossi, que são estabelecidos em áreas de antigas fábricas, mostram que é possível conciliar o passado com a necessidade do futuro.”: A inventariação dos imóveis classificados como Patrimônio Cultural dos bairros do Quarto Distrito, prevista no PDDUA de 1999, foi realizada na última década e começou a ser divulgada no Diário Oficial de Porto Alegre (DOPA) em 2008. O aparente “descaso público” com a região, o deslocamento industrial e a diminuição do número de habitantes são anteriores ao “tombamento” das edificações.

Por um lado, o direcionamento de recursos e políticas municipais para os bairros do Quarto Distrito é, há muito, necessidade expressa por seus moradores, por comerciantes e empresários que atuam no local. Às oportunidades vistas por parcelas do setor imobiliário na região foram acrescentadas as demandas de organização da cidade decorrentes da Copa 2014. Estes fatos intensificam as dinâmicas urbanas nestes bairros, mas também deixam transparecer que por trás de um discurso de homogeneidade (abandono, descaso, decadência) sobre o Quarto Distrito, existem significativas diferenças entre os bairros que o compõe. Existem também dinâmicas internas, tanto sociais quanto econômicas, aparentemente desconsideradas no discurso da necessidade de revitalizar.

### 3.2 Quarto Distrito: outros projetos

Nos anos 1990, durante o governo da Administração Popular em Porto Alegre (1989-2004), discutia-se o Projeto Porto Alegre Tecnópole com o apoio do Programa Franco-Brasileiro de Cooperação em Tecnópoles. Estavam envolvidos a administração municipal, o governo estadual, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, a Universidade do Vale do Rio dos Sinos, a Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul, a Federação das Associações Comerciais do Rio Grande do Sul, o SEBRAE-RS e a Central Única dos Trabalhadores através de protocolo de plano de ação assinado em 1995<sup>36</sup>.

Entre as iniciativas do projeto em Porto Alegre, estava o planejamento do Parque Tecnológico Urbano do IV Distrito<sup>37</sup>. Este considerava as elaborações sobre as novas estruturas produtivas decorrentes do reordenamento econômico mundial, onde as novas tecnologias de informação, a automação, a necessidade de mão-de-obra especializada e a incidência das pequenas e médias empresas nos centros urbanos potencializam “novas formas de parceria e cooperação entre unidades produtivas e instituições governamentais como instrumento de desenvolvimento urbano e regional” (ALVIM, 2008, p. 159).

Embora este projeto não tenha sido de fato implementado - o programa de implantação não foi levado adiante pelos governos municipais sucessores, consideramos importante pontuá-lo visto que representa uma outra forma de pensar e planejar os antigos espaços industriais da cidade. Além disso, demonstra que o discurso do adensamento populacional em prol da revitalização e sua possível “carona” nas obras e melhoramentos de infraestruturas propiciados pelos Mega Eventos programados para o Brasil no próximo período não configuram-se como única alternativa a estes espaços.

---

<sup>36</sup>Disponível em <[www.pucrs.br](http://www.pucrs.br)>, acesso em 15/01/2014.

<sup>37</sup>A Infovia Óptica (Procempa), o Centro de Excelência em Tecnologia Eletrônica Avançada – CEITEC, diversas incubadoras de empresas, o planejamento do Parque Tecnológico Urbano no Setor de Saúde, seminários de divulgação de programas tecnopolitanos, o Parque Tecnológico do Pólo de Informática de São Leopoldo, o TECNOPUC e o Parque Tecnológico do Vale do Sinos.

Iniciativas e projetos de Parques Tecnológicos configuram o universo urbano na América e na Europa. Nos estudos realizados, especialmente pela Geografia Econômica e pela Economia Regional várias nomenclaturas são e foram utilizadas para categorizá-los: *clusters*, distrito industrial, ambiente inovador, habitat de inovação. Este último mais utilizado no Brasil, juntamente com "arranjos produtivos locais". Conforme Alvim (2008), existem distinções/especificidades nas formas de organizar os arranjos produtivos locais. Destacamos aqui a definição de Parque Tecnológico por ser a denominação para as ações destinadas ao Quarto Distrito:

Os "parques tecnológicos" constituem locais de excelência para a transferência de tecnologia, com infra-estrutura qualificada, acesso facilitado, disponibilidade de terrenos de baixo valor, entre outros fatores. Podem ser definidos como uma iniciativa baseada numa área física, como uma gleba ou um conjunto de edifícios destinados a receber empresas inovadoras ou intensivas em conhecimento e a promover sua interação com instituições de ensino e pesquisa (ALVIM, 2008, p. 160).

Os Parques Tecnológicos Urbanos estão inseridos nas Tecnópolis<sup>38</sup>. Uma das modalidades dos Parques Tecnológicos refere-se a "projetos que têm por base políticas de revitalização de áreas industriais degradadas" (HAUSER, 1997 *apud* ALVIM e CASTRO, 2005, p.9). O programa Porto Alegre Tecnópolis considera em suas ações a perspectiva regional, de Região Metropolitana de Porto Alegre, e definiu Regiões de Potencial Tecnológico (REPOTs) que são:

[...] regiões intraurbanas, com aglomerações de empresas e instituições de ensino e pesquisa, identificadas a partir de uma concentração de vocações tecnológicas específicas, configurando um circuito tecnológico especialmente delimitado. (ALVIM e CASTRO, 2005, p. 15)

Entre os REPOTs delimitados temos a Região do IV Distrito: área formada pelos bairros São Geraldo, Floresta e Navegantes, ao lado da área central de Porto Alegre, onde concentram-se atividades ligadas ao setor eletro-eletrônico.

Em 2012, na capital, foi lançada a UrbsNova - Agência de Inovação Social. Tem como potenciais colaboradores os indivíduos, coletivos, empresas, governos e organizações não governamentais. Conforme as informações postadas na página, a

---

<sup>38</sup>[...] a tecnópolis é uma região que se transforma, mediante o uso de conceitos e instrumentos inovadores, enfrentando com sucesso os desafios da sociedade do conhecimento em especial o da inserção em uma economia global onde a educação e a capacidade de gerar conhecimento e inovar são os fatores fundamentais. (SPOLIDORO, 1994 *apud* ALVIM e CASTRO, 2005, p. 8)

UrbsNova procura “ criar, planejar, produzir e divulgar eventos que por sua natureza inovadora impliquem em um real benefício à comunidade mais ampla”, através de redes nacionais e de relações internacionais<sup>39</sup>. A proposta é trabalhar com a “inovação social”, proposta na publicação da Fundação Young - The Open Book of Social Innovation, em 2010. A agência se propõe a ações em Porto Alegre e Barcelona, através do Distrito de Inovação 22@Barcelona e do Distrito Criativo delimitado pela mesma no Bairro Floresta:

[...] a possibilidade de uma colaboração entre o distrito de inovação, em Barcelona, o 22@Barcelona, e o distrito de criação, em Porto Alegre, o Distrito Criativo, um dos projetos de UrbsNova, para revitalização urbana e reconversão econômica, a partir de um território no bairro Floresta. (Disponível em <urbsnova.wordpress.com>, acesso em 18/02/2014.)

O Distrito Criativo, ou Distrito C, é um coletivo de artistas e empreendedores em Economia Criativa, Economia do Conhecimento e da Experiência, que se localiza em grande parte do lado oeste do Bairro Floresta, ao lado do Centro Histórico e dos Bairros Independência e Moinhos de Vento<sup>40</sup>.

Entre os projetos de UrbsNova, temos o Distrito C - Distrito Criativo de Porto Alegre (Revitalização urbana) e um projeto de Revitalização do 4º Distrito (Revitalização urbana). A agência registra em fotos suas ações e procura acompanhar possíveis projetos nas edificações históricas como o Moinho Germani, da década de 1930 e hoje desativado<sup>41</sup>.

Independentemente da efetivação e do mérito destes projetos, e de outros possíveis, eles significam que existe em Porto Alegre uma potencial diversidade do modo de pensar e planejar a cidade e o Quarto Distrito. Atores diversos influenciam nas suas instâncias individuais de atuação que, no jogo das forças sociais neste momento, não estão em evidência. Mas que, de forma quase latente, podem estar gestando dinâmicas distanciadas da lógica extremada do ganho imobiliário, imperante neste momento.

---

<sup>39</sup>Disponível em <urbsnova.wordpress.com>, acesso em 18/02/2014.

<sup>40</sup>Disponível em <distritocriativo.wordpress.com>, acesso em 23/03/2014.

<sup>41</sup>Houve um projeto de revitalização deste moinho em 2010, mas não teve êxito.

## **CAPÍTULO 4**

### **A CONSTRUÇÃO DO URBANO E AS INDÚSTRIAS EM PORTO ALEGRE**

O crescimento urbano de Porto Alegre ao longo do século XX esteve vinculado a formação de sua espacialidade industrial, especialmente em sua porção Norte. A expansão dessa espacialidade, inicialmente, foi caracterizada pelo deslocamento das indústrias da área central para a área correspondente ao Quarto Distrito. Após meio século, com a ampliação da área urbana na direção Nordeste do centro, novo deslocamento e a ampliação desse setor foram possíveis. Neste crescimento, é difícil separar os momentos/lugares onde as formas urbanas ou industriais chegaram primeiro. A construção do espaço da metrópole, em sua porção Norte, esteve intimamente relacionada com a produção da cidade industrial. No final do século, as edificações de antigas indústrias ficaram em seu tecido urbano denunciando os processos de deslocamento e/ou reordenamento do setor, muitas delas constituindo os atuais cemitérios industriais. Estes, além de representarem o passado, são elementos da complexidade urbana que permanecem e são recriados na cidade. As transformações e processos que propiciaram o aparecimento de cemitérios industriais em Porto Alegre correspondem a dinâmicas específicas, embora não destoem das tendências gerais de crescimento dos grandes centros urbanos. Nas próximas páginas, está registrada a busca por esta especificidade, através do entendimento da produção de seu espaço urbano-industrial.

#### **4.1 A urbanização e a indústria**

A tendência de estruturação intraurbana por setores, conforme analisa Villaça (2007) nas metrópoles brasileiras, se reproduz em Porto Alegre. Ao final do século XIX, o setor de expansão dos grupos sociais de maior poder aquisitivo na direção leste do centro da cidade e o setor industrial na direção norte já se consolidavam.

Região de terras planas que margeiam o Lago Guaíba, os terrenos dos bairros que no período industrial pertenciam ao Quarto Distrito de Porto Alegre são compostos por terraços e planícies fluviais das bacias hidrográficas do Lago Guaíba e do Rio Gravataí, compreendendo as sub-bacias do Arroio Tamandaré, Humaitá e Arroio da Areia. Com estas características, a região urbanizada está propensa a inundações em períodos de chuvas intensas e é repleta de equipamentos instalados ao longo do tempo pelas administrações municipais como diques, comportas e casas de bomba. Estas últimas atualmente em número de dezenove, das quais nove atendem os bairros ou avenidas da região. Conforme o Departamento de Esgotos Pluviais, a cidade possui mais de três mil quilômetros de redes, canais, galerias, condutos forçados, valos e arroios, que integram o sistema de drenagem pluvial da cidade:

A posição geográfica de Porto Alegre é uma aliada às enchentes e alagamentos. A cidade ocupa 471.160 hectares, cuja topografia é extremamente complexa. Ela é formada por morros e áreas planas e baixas, com 27 arroios e seus braços, cercada pelo Rio Gravataí, Lago Guaíba e, ao sul, pela Lagoa dos Patos. As regiões baixas possuem aproximadamente 35% de sua área urbanizada abaixo da cota 3 (três metros acima do nível do mar), ou seja, praticamente no mesmo nível médio das águas dos rios. Boa parte destas áreas estão na Zona Norte da cidade (Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 15/12/2013).

Além do Rio Gravataí, desaguam na porção norte do Lago Guaíba os rios dos Sinos, Caí e Jacuí. Compondo a paisagem propícia às inundações, estes rios desempenharam importante papel na circulação de pessoas e mercadorias na constituição histórica da cidade. O Quarto Distrito, lugar para onde está direcionada esta pesquisa, está localizado ao Norte da península onde originou-se o primeiro núcleo urbano da capital. Em suas terras baixas e alagadiças foram traçados os primeiros caminhos por terra que ligavam Porto Alegre às colônias dos imigrantes alemães e italianos. No relatório de pesquisa “Levantamento e interpretação das plantas da cidade de Porto Alegre: 1888/1916/1942” Hack (1994), encontram-se contribuições para o entendimento do início da ocupação desta porção da cidade que a partir da península descreve caminhos radiais de expansão. Embora no relatório seja analisada toda a planta de Porto Alegre, destacamos aqui apenas as observações referentes ao Quarto Distrito e a expansão da zona norte da cidade. Às observações e descrições feitas no relatório acrescento o setor industrial, tentando compor sua implantação na cidade.

Análise da Planta de 1888 (Figura 37) - “Planta de Porto Alegre, capital da Província do Rio Grande do Sul, compreendendo os seus arraiais, organizada e desenhada pelo Capitão de Artilharia e Engenheiro Militar João Cândido Jacques” (HACK, 1994, p. 6):

No lado norte, ao longo da Rua Voluntários da Pátria (antigo Caminho Novo), um importante caminho de acesso à cidade, praticamente não aparecem quarteirões bem definidos, somente o traçado viário com algumas ruas importantes e uma ocupação extensiva/chácaras.

No extremo norte aparece o Arraial dos Navegantes, ainda muito pequeno, com o traçado viário e quadras pouco definidas. A Estrada de Ferro de Porto Alegre à Novo Hamburgo, que segue junto à Rua Voluntários da Pátria, corta o Arraial dos Navegantes.

Paralelo à Rua Voluntários da Pátria, aparece tracejado o projeto do futuro aterro e nova via, a qual é indicada com o nome de Rua das Flores, atual Rua Siqueira Campos, que atualmente não possui o seu traçado como determinado no projeto, sendo este correspondente às atuais avenidas Mauá e Presidente Castelo Branco.

Chegam até a Rua Voluntários da Pátria as ruas: Sertório, São Pedro, Rua do Parque, Rua da Princesa (atual rua Sete de Abril), Dom Afonso (atual Rua Ramiro Barcelos), Aurora (atual Rua Barros Cassal) e Rua da Conceição.

A Rua da Floresta, outro caminho, concêntrico ao anterior (ambos dirigem-se à península), segue em direção à Gravataí/ nordeste.

Os equipamentos comerciais e industriais localizavam-se, principalmente no centro da cidade, nas ruas dos Andradas, Doutor Flores, Vigário José Inácio, General Silva Tavares (atual Marechal Floriano), Praça Senador Florêncio (Praça da Alfândega) e Rua Voluntários da Pátria. A Rua da Floresta também apresentava algumas instalações industriais. (HACK, 1994, p. 13)

O Arraial dos Navegantes teve origem com a doação de parte das terras pertencentes a Senhora Margarida Teixeira de Castro, de nacionalidade portuguesa, para a construção de uma igreja destinada ao culto de Nossa Senhora dos Navegantes no final do século XIX, local onde anteriormente hospedavam-se os imigrantes alemães antes de seguir viagem, por água ou por terra, em direção às colônias. Muitos destes imigrantes, juntamente com outros, trabalhadores da construção da via férrea, firmaram moradia na região. A leste do arraial, onde hoje está localizado o Bairro São João, foi construída a capela de São João Batista, outro arrabalde dos primórdios da ocupação - Ver Anexo 1. O aterro das margens do Lago Guaíba ao longo da Rua Voluntários da Pátria e a construção da Avenida Castelo Branco e Avenida Mauá possuíam e possuem a função de diques de proteção às cheias ocasionais do lago, além da expansão da área urbana. Sobre os arraiais São

João e Navegantes, na época da elaboração da planta de 1888, relata a "Orientação Econômica e Financeira" de Porto Alegre (1943)<sup>42</sup>:

[...] o primeiro nome nem existia ainda pois só fora aberta a rua de São Pedro. [...] consigna em sua planta o Arraial dos Navegantes no qual se vêem a rua Sertório, a pracinha atual, a rua São José (atual Frederico Mentz) que não tinha ainda nome, e os trechos iniciais das ruas Dr. João Inácio e D. Margarida. Ao todo havia 16 casas no arraial que apenas se movimentava nos dias de festa da padroeira.

[...] Ao longo do Caminho Novo, apenas três ruas mediavam entre o citado beco do Barbosa e a Rua São Pedro [...] só existiam chácaras que a minúcia da referida carta permite contar: 14.

[...] Vale isso dizer que o Caminho Novo se conservara até então aquele "pitoresco passeio de beira rio" de que fala o sábio Saint-Hilaire, plantado de salgueiros, e pelo qual se ia a chacara do governador... (FAGUNDES *et al*, 1987, p. 263)

Até 1890, conforme Singer (1968), o centro industrial do Rio Grande do Sul está em Rio Grande, Pelotas, onde instalaram-se grandes plantas industriais, mas de poucos ramos: tecelagem, charutos, conservas alimentícias, moinhos, curtumes. Em Porto Alegre, as indústrias eram diversificadas, localizavam-se principalmente na região correspondente ao centro da cidade e, o grande número de estabelecimentos em cada ramo indica que tratavam-se de oficinas: nove cervejarias; sete indústrias de sabão e velas; dezoito de charutos e cigarros; seis de chapéus; seis de banha; cinquenta e um de calçados; sessenta e duas olarias (estas, provavelmente mais afastadas).

Em 1877 registram-se na capital atividades de fundição, construção de navios, fabricação de cigarros, de vinagre, de cerveja e serralheira. Destas todas apenas a fundição e estaleiro Becker deve ter sido de fato empresa industrial. A primeira cervejaria que obtém êxito é a Christofel, fundada em 1873. As tentativas anteriores fracassaram *por falta de clientela*, fato muito significativo. A segunda que se mantém é a Kauffmann (1878) e a terceira a de Becker (1879). A fabricação de cigarros se liga à transformação de um produto "colonial": o fumo. A serralheira é representada por Berta, que fundou sua oficina em 1873, onde fabricava cofres e fogões. Mas o empreendimento só adquire caráter industrial a partir de 1891, com a entrada de A. Bins na firma, que a expande notavelmente. (SINGER, 1968, p. 171)

---

<sup>42</sup>Lá pelos fins do século passado iniciou-se a abertura das avenidas que iriam constituir o bairro de São João e já na planta de Alexandre Ahrons, de 1896, aparece o seu traçado embora ainda se vejam consignados nas cartas os tapumes das propriedades divididas. (FAGUNDES *et all* , 1987, p.264)



A rua sofreu expressiva alteração com a implantação da ferrovia para São Leopoldo, ao longo de toda sua extensão, cuja estação foi edificada em 1874, sob protestos dos moradores e da Câmara Municipal, na esquina da Rua da Conceição. A presença da ferrovia, e a utilização da margem do rio para o estabelecimento de trapiches, depósitos, estaleiros e oficinas, iriam traçar definitivamente o destino do Caminho Novo, transformando-o, de um passeio bucólico, numa suja rua de armazéns de atacado e indústrias. A prosperidade de suas empresas refletia-se, contudo, na solidez e ornatos dos sobrados neoclássicos. (Disponível em <www2.portoalegre.rs.gov.br>, acesso em 15/03/2014).

As plantas efetivamente industriais instalaram-se às margens do Guaíba, quando então, com a República, a indústria nacional foi incentivada através das facilidades de crédito e de mudanças estruturais: abolição da escravatura; imigração europeia; tarifa protecionista em 1890 - política do Encilhamento. Localmente, a existência do mercado regional das colônias, que neste momento já importava produtos europeus em detrimento do artesanato, propiciaram o investimento do capital acumulado em atividades comerciais, especialmente através da importação e revenda de produtos, nos estabelecimentos industriais. Foi, por exemplo, o que fez o comerciante Alberto Bins, que importava manufaturas de ferro, ao associar-se a fundição e estaleiro Becker<sup>44</sup>.

Ao longo da Avenida Voluntários da Pátria, então denominada Caminho Novo, que se estendia pela margem do rio a partir do cais central do porto, no rumo do interior, instalaram-se, nas primeiras décadas do século XX, as principais fábricas da cidade (com destaque para as metalúrgicas, indústrias de alimentos, fiação e tecelagem e mobiliário). Em decorrência do intenso transporte fluvial ali desenvolvido, as ilhas do Guaíba, localizadas logo à frente dessa emergente concentração fabril, passaram a abrigar pequenos e médios estaleiros. Do outro lado da *Voluntários*, as embarcações construídas por esses mesmos estaleiros podiam atracar praticamente em frente às novas indústrias, transportando matérias-primas, produtos coloniais e manufaturados que começavam a ser ali produzidos (FORTES, 2004, p.38)<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup>Esta política econômica e financeira correspondeu à convergência de mais de um interesse presente na sociedade brasileira, mas teve o efeito particular de favorecer a proliferação de estabelecimentos industriais, beneficiados com a política de crédito fácil, de emissões e de encarecimento do produto importado. Entretanto, este surto industrial não deve ser superestimado. Como o período era pouco favorável à importação de tecnologia, proliferaram as pequenas empresas, que operavam com instrumentos de trabalho simples, de caráter artesanal. Portanto, o maior número de estabelecimentos não deve ser confundido com o aumento da capacidade produtiva. (PESAVENTO, 1985, p. 46)

<sup>45</sup>Sobre os estaleiros localizados nas ilhas, ver Anexo 7.

Durante a década de 1890, foram implantadas importantes indústrias no “Caminho Novo”, que representam as primeiras plantas do período de Porto Alegre, de fato, cidade industrial - Quadro 3.

Quadro 3 - Indústrias de transformação em Porto Alegre na década de 1890.

Ano	Indústria	Número de empregados	Ramo
1891	Cia. fiação e Tecidos Porto Alegre	263 (em 1896)	Têxtil
1892	Cia. Progresso Industrial	133 operários/73 trab. domésticos	Calçados
1892	Fábrica de Móveis	120 (em 1896)	Móveis
1893	Cia. Fabril Porto-alegrense	não informado	Têxtil
1893	Fábrica de Pregos Pontas de Paris	não informado	Metalúrgica
1894	Cia. Fábrica de Vidros Sul- brasileira	não informado	Vidros
1895	Fábrica de roupas Brancas e Gravatas	não informado	Vestuário
1896	Companhia Manufatora	não informado	Vestuário

Fonte: Singer, 1968, p. 172/173. Elaborado pela autora.

No final do século XIX existiam em Porto Alegre quatro empresas atuantes no mercado de terras: a Companhia Predial e Agrícola, Companhia Territorial Porto Alegrense, Companhia Territorial Rio Grandense e Companhia Rural e Colonizadora (STROHAECKER, 1990). Os loteamentos feitos por estas companhias surgiram a partir da aquisição e posterior loteamento dos sítios e das chácaras existentes nos arrabaldes e arraiais da cidade. A Companhia Territorial Porto Alegrense loteou os atuais bairros Navegantes e São Geraldo a partir de 1895; “foi responsável, ainda, pelo loteamento do Arraial São Domingos, que ficava fora dos limites urbanos, entre a Rua Sertório e a Várzea do Gravataí, a partir de 1896” (HACK, 1994, p. 47). Fundada em 1897, a Cia. Predial e Agrícola adquiriu as Companhias Rural e Colonizadora e Territorial Porto Alegrense na virada do século “praticamente monopolizando o mercado de terras na capital gaúcha”:

Se na última década do século XIX havia distintas companhias de loteamento atuando em diferentes zonas urbanas [...]; no início do século XX a Companhia Predial e Agrícola controlava arrabaldes ou bairros emergentes da zona sul como Glória, Teresópolis e Partenon, além dos bairros ao norte da capital como Navegantes, São João, Higienópolis e Auxiliadora (STROHAECKER, 1990, p. 593).

A preocupação com o ordenamento do crescimento urbano, a instalação das infraestruturas de transportes, luz, gás, esgotos, o desejo de embelezamento da cidade e de melhorias sanitárias propiciou que em 1914, durante a administração de José Montauray (1897-1937), representante do Partido Republicano Rio Grandense (PRR), fosse elaborado o primeiro plano urbanístico, para além da península, elaborado pelo arquiteto Moreira Maciel - o Plano de Melhoramentos. Este arquiteto tinha como referência os fundamentos do modelo francês haussmanniano: sanear, circular e embelezar (SOUZA e ALVEZ, 2002). Neste plano foi realizado o primeiro esboço da Avenida Farrapos, uma das atuais vias de saída e entrada na cidade. A melhoria das vias de acesso aos pequenos núcleos estabelecidos nas áreas mais distantes foi um dos incentivos para o investimento de capital no setor imobiliário através das companhias loteadoras. As diretrizes do Plano de Melhoramentos de Porto Alegre influenciaram o planejamento da cidade já na planta de 1916, mas expressam-se com maior significado na planta de 1942.

Análise da Planta de 1916: “Planta da cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, organizada pela Intendência Municipal” (HACK, 1994, p. 33):

A planta possui uma densificação maior de traçado ao norte da cidade.

No encontro da Rua Voluntários da Pátria com a rua Sertório inicia a Rua do Prado (atual Lauro Muller), que segue no sentido nordeste, na direção da estrada de Canoas. Esta rua se apresenta como uma extensão da Rua Voluntários da Pátria, seguindo o percurso da Linha Férrea do Rio Grande do Sul.

Ao norte da rua Sertório, nas proximidades do Arraial dos Navegantes, existe o traçado de novas ruas que começam a configurar o atual Bairro Navegantes.

Há um grande vazio urbano entre as ruas Sertório e Doutor João Inácio. Ao sul da Rua Sertório, mais precisamente da Rua Doutor João Inácio, existe um traçado ortogonal uniforme, com uma parte em projeto, tendo como geratrizes a Rua São Pedro e dois importantes eixos viários da cidade, as ruas Voluntários da Pátria e a Benjamin Constant. corresponde a área do atual Bairro São Geraldo e parte dos atuais bairros Navegantes e São João.

As avenidas Pernambuco e Ceará, ambas paralelas à Rua Voluntários da Pátria, aparecem como importantes eixos reguladores e conectares do traçado desta área. A Avenida Pernambuco liga a rua do Prado à Rua Félix da Cunha, e a Avenida Ceará, a Rua do Prado à Avenida Berlim.

A estrada Dona Teodora, que aparece isolada ao norte da planta, se apresenta como uma extensão da Avenida Ceará no encontro com a Estrada de Canoas.

A área entre as ruas Cristóvão Colombo e Voluntários da Pátria aparece muito mais densificada, apesar de apresentar ainda alguns vazios, com o traçado de novas ruas que permitem a ligação e o acesso entre estas duas artérias da cidade. São elas as ruas Ernesto Alves, comendador Coruja, Gaspar Martins, Hoffmann, Almirante Barroso e Cândia Gomes, que se apresentava como uma extensão da rua 7 de Abril. Há ausência de vias transversais de ligação no trecho entre as ruas Barros Cassal e Gaspar Martins, Esta área corresponde ao atual Bairro Floresta.

A antiga Rua da Floresta possui trechos com nomes diferentes. O segmento que inicia na Rua Barros Cassal e segue até a Rua Coronel Bordini é a Rua Cristóvão Colombo, que se estende até a Rua Dom Pedro II. O segmento inicial que segue no sentido nordeste é a Rua Benjamin Constant e a Estrada do Passo da Areia. (HACK, 1994, p. 36)

Conforme a autora, na Planta de 1916, a cidade aparece dividida em cinco distritos. A planta com a divisão em distritos foi encontrada no trabalho de Mattar (2010). Na Figura 38, acrescentamos a localização dos distritos na Planta de 1916 disponível em Hack (1994).

No zoneamento, coube ao Quarto Distrito, além das funções de moradia e comércio, a industrial. No mesmo ano de elaboração da Planta de 1916, a administração municipal realizou recenseamento no Quarto Distrito, que contava então com 19.379 habitantes<sup>46</sup>. Entre estes, vários imigrantes vindos das colônias e/ou estrangeiros formavam a “classe operária” de Porto Alegre. A divisão por distritos prevaleceu até a década de 1950, quando então, em 1959, através da Lei nº 2.022 foram delimitados o Centro e 57 bairros da capital.

O recenseamento realizado abrangeu também as principais fábricas que ali atuavam. O número de trabalhadores classificados como operários foi 3.090, sendo 1.814 dos estabelecimentos recenseados. Em relação ao período anterior, é possível perceber o crescimento do setor industrial nos anos finais e subsequentes à virada do século, tendência intensificada na continuidade do processo de urbanização e industrialização da capital nos anos seguintes, entre as duas Grandes Guerras Mundiais. No Quadro 4, o levantamento industrial realizado em 1916 no Quarto Distrito.

---

<sup>46</sup>Fonte: Relatório da Subintendência do Quarto Distrito, apresentado ao intendente José Montauray de Aguiar Leitão em 1918. Analisado em Fortes (2004, p. 39).

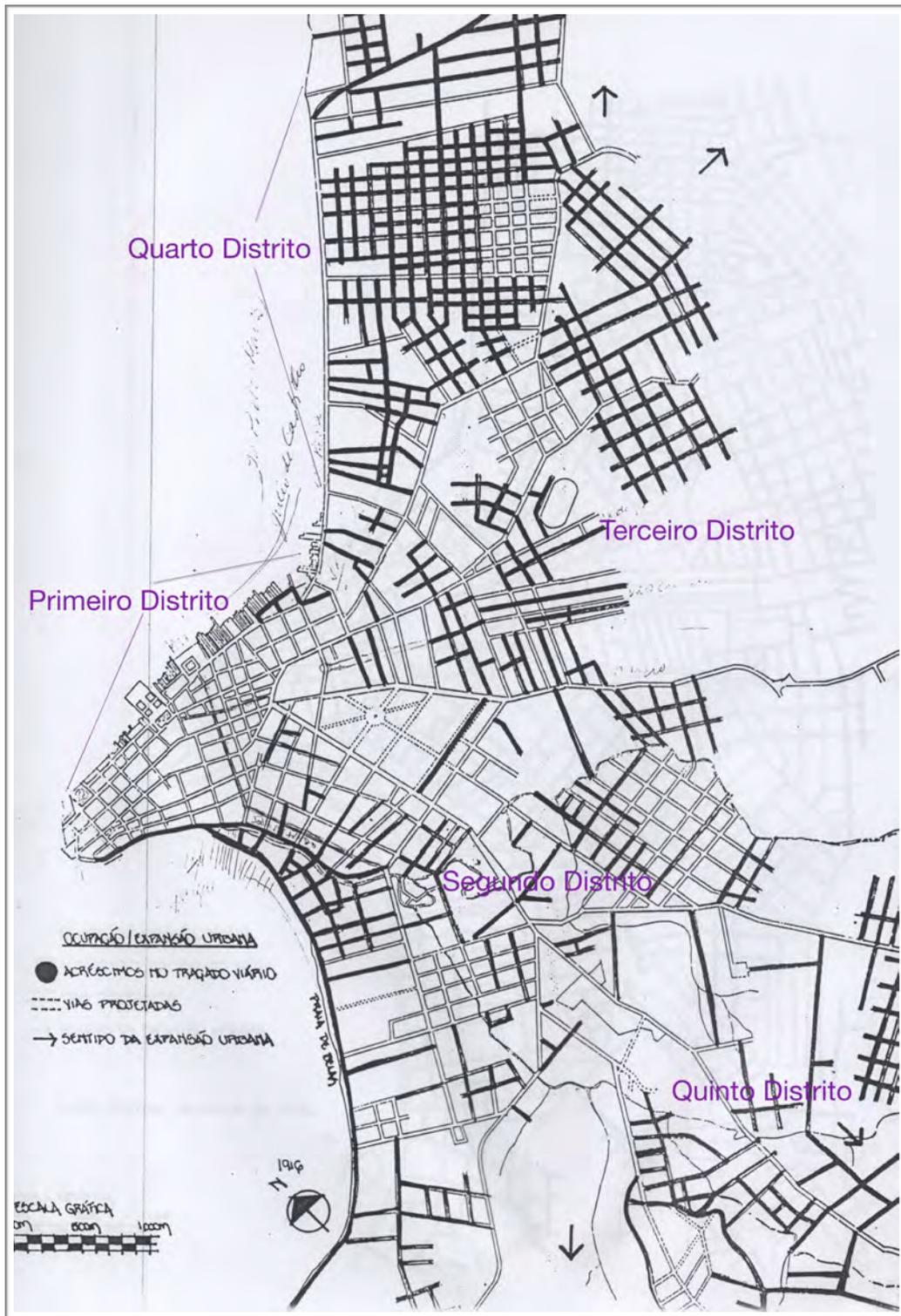


Figura 38: Planta de Porto Alegre - 1916.  
Fonte: Levantamento e interpretação das plantas da cidade de Porto Alegre, Hack, 1994;  
Mattar, 2010, p. 84.

Quadro 4 - Fábricas do Quarto Distrito por número de trabalhadores - 1916

Fábrica	Principal produto	Nº operários	Horário dia/noite
Companhia Fabril Portoalegrense	Meias	450	9h
Companhia Fiação e Tecidos - Fiatec	Tecidos	300	9h
Ernesto Neugebauer	Doces	143	8,5h
Oscar Schaitza	Tecidos	195	9,5h/8h
F. Walter Gerdau	Móveis	250	9h
Moinho Rio-Grandense	Moinho	63	8h
Fábrica de Vidros Sul-brasileira	Vidros	60	9h
H. Ritter e Filhos	Cervejaria	39	10h
Alberto Bins	Fundição	45	9h
C. Fulginitti	Móveis	28	8h
J. Sanguinetti	Móveis	25	9h
Guilherme N. Filho	Balanças	21	8h
Fortunato Travi	Serraria	25	9h
Mendelski e Irmão	Calçados	20	9h/3h
Damiani e Irmãos	Massas	7	9h
Santo Mengueti	Serraria	15	9,5h
Huber e Muller	Serraria	15	9h
Otto Kumm	Serraria	10	9h
Irmãos Elly	Serraria	10	9h
Saboaria Progresso	Sabão	10	9h
Carlos Klaus	Fundição	12	9h
D. Collin	Móveis	3	8,5h
Ernesto Rublo	Moinho Central	2	10h
Fábrica de Vidros Navegantes	Vidros	52	não informado

Fonte: Relatório da Subintendência do Quarto Distrito, apresentado ao intendente José Montaury de Aguiar Leitão em 1918. Arquivo histórico de Porto Alegre *in* Fortes (2004, p.40) e Fagundes (1987, p. 133).

Algumas informações do relatório podem estar incompletas, contendo “lacunas significativas” (FORTES, 2004, p. 39). Mas isto não invalida a possibilidade de comparar suas informações com as apresentadas no Quadro 3. Entre os dois Quadros, fica em evidência o crescimento industrial do Quarto Distrito nas primeiras décadas do século XX.

A presença industrial trouxe também as questões do trabalho e das relações estabelecidas a partir dele, muitas vezes de conflito, outras relativas às condições com que era desempenhado. Além destas, a formação profissional fazia parte das discussões governamentais - Ver Anexo 10. Em 1906, os operários de Porto Alegre entraram em greve. A principal reivindicação era a redução da jornada de trabalho para 8 horas diárias. Em 1917, participaram ativamente da primeira Greve Geral brasileira:

Tem sido intenso o movimento nos arrabaldes de São João e Navegantes onde, como se sabe, se acha localizada a maioria das fábricas da capital.

Ontem desde a manhã, grupos de grevistas percorreram as ruas concitando pacificamente os operários que ainda trabalhavam a aderirem à greve. Muitos deles abandonaram o serviço, contando-se nesse número os das fábricas Damiani e Irmãos, à Avenida Veneza, e Sanguinetti e C., à Rua São Pedro.

Ontem, às 9 horas, conforme fora anunciado, os operários, reunidos na Federação Operária, dirigiram-se para o arrabalde dos Navegantes onde realizaram um comício que esteve muito concorrido. (CORREIO DO POVO, 02 de agosto de 1917 *in* FAGUNDES, 1987, p.299)

O capital de algumas destas primeiras indústrias aparece associado ao capital financeiro e ao capital fundiário. No estudo sobre a “Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950)” as práticas das companhias de loteamento são destacadas por Strohaecker (2005): compra de ações de empresas localizadas nas áreas loteadas; compra de ações das empresas exploradoras de serviços públicos; construção de prédios em lotes pré-determinados para uso da empresa ou para locação para efeitos de valorização dos loteamentos, além de extração de renda fundiária; reserva de áreas com arrendamento de terras; reserva de quadras e lotes com boa localização pelos incorporadores das empresas; venda de lotes insalubres e mal localizados em prestações módicas e em longo prazo.

O entendimento das práticas das loteadoras, considerando que estas empresas assumiram papel importante na expansão urbana de Porto Alegre naquele momento, podem auxiliar a compreender porque áreas próximas do núcleo urbano inicial foram parcialmente ocupadas, como relata Hack (1994), sobre os vazios existentes entre a Cristóvão Colombo e a Voluntários da Pátria, entre a Cristóvão Colombo e a Avenida Independência e em outras regiões e arraiais que cresciam além da península neste

período. E, em áreas distantes eram loteadas e ocupadas, não somente pela anterior existência de arraiais, mas também para a valorização dos “espaços vazios” intermediários. Os investidores, ao mesmo tempo em que distendiam recursos aos empreendimentos privados, atuavam nas esferas de governo direcionando e influenciando decisões administrativas, como por exemplo relativas aos impostos ou instalação e expansão de infraestruturas. No Quadro 5, um exemplo deste tipo de atuação relativa aos principais acionistas da Companhia Predial e Agrícola, empresa que incorporou a Companhia Territorial Porto Alegre - primeira investidora imobiliária das terras do Quarto Distrito.

Quadro 5 - Cargos nos setores público e privado dos principais acionistas da Companhia Predial e Agrícola

<b>Principais acionistas da Cia. Predial e Agrícola</b>	<b>Cargos no setor privado</b>	<b>Cargos no setor público</b>
Manoel Py	-Diretor da Cia. Hidráulica Porto Alegre -Diretor da Cia. Carris Porto Alegre -Diretor da Cia. Gráfica Porto Alegre -Diretor do Banco Comercial Franco-Brasileiro -Fundador e sócio majoritário da Cia. Fiação de Tecidos Porto Alegre - FIATEC	-Tenente-coronel da Guarda Nacional -Deputado estadual por 4 mandatos (1893-1909) -Deputado Federal
Possidônio Mâncio da Cunha Jr.	-Presidente da Cia. Força e Luz porto Alegre -Presidente da Cia. Telefônica Rio Grandense -Presidente da Cia. Previdência do Sul -Incorporador da Sociedade Colonizadora Catarinense -Sócio e presidente da Cia. FIATEC -Incorporador do Banco Franco Brasileiro -Diretor da Cia. Gráfica Porto Alegre	-Secretário Estadual da Fazenda e de Obras Públicas -Deputado Estadual -Deputado Federal -Relator de Finanças da Assembléia Legislativa
José Luiz Moura de Azevedo	-Diretor Presidente do Banco Nacional do Comércio S. A. -Diretor-gerente da Cia. Territorial Porto Alegre -Diretor da Cia. Hidráulica Porto Alegre -Diretor-secretário da Cia. Carris Porto Alegre	-Major da Guarda Nacional

Fonte: Elaborado a partir de levantamento das biografias dos referidos acionistas por Strohaecker (2005).

Entre 1916 e o ano de elaboração da próxima planta analisada houve a consolidação do espaço urbano do Quarto Distrito e a ampliação e crescimento do setor industrial.

Na Planta de 1942, o fato de maior relevância foi a construção da Avenida Farrapos, entre 1939-1940. Esta via rodoviária desempenha papel importante como acesso para entrar e sair da capital. A preocupação com vias transversais ligando os eixos radiais de acesso ao centro da cidade é outra informação importante. Na direção nordeste, partindo do centro, se expande a ocupação urbana no eixo rodoviário da Avenida Assis Brasil, ao longo do qual novos estabelecimentos industriais de grande porte são implantados nas décadas seguintes, significando a ampliação do espaço industrial da capital e um primeiro deslocamento de indústrias estabelecidas anteriormente no Quarto Distrito.

Análise da Planta de 1942: “Planta da cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul” (HACK, 1994, p. 79):

Aparece o traçado de outro eixo radial urbano, a Avenida Farrapos. Surge como fruto de uma grande intervenção cirúrgica na malha urbana, no lugar da antiga Avenida Minas Gerais, seguindo da Rua da Conceição, esquina com a Rua Voluntários da Pátria, até a Estrada de Canoas.

A ocupação intensifica-se nas adjacências da Avenida Farrapos, entre os eixos radiais urbanos das ruas Voluntários da Pátria e Cristóvão Colombo.

A Rua Cristóvão Colombo segue até a Rua Doutor Eduardo Chagas, nas proximidades do Cemitério São João.

A Estrada da Pedreira (atual Avenida Plínio Brasil Milano) e a Estrada do Passo D’Areia (atual Avenida Assis Brasil), dois importantes eixos radiais urbanos se unem ao nordeste da cidade, formando um só caminho com o nome de Estrada do Passo D’Areia.

A Estrada do Passo D’Areia, que segue no sentido nordeste, sofre bifurcação na altura da Estrada do Forte, originando a Estrada Passo da Mangueira (atual Avenida Assis Brasil) e Estrada Passo Feijó (atual Avenida Baltazar de Oliveira Garcia).

A planta mostra uma sensível densificação do traçado nas áreas entre os eixos radiais urbanos. Muitos vazios agora aparecem preenchidos, alguns com traçado orgânico que permite a ocupação nas zonas de topografia acidentada.

A planta apresenta um grande número de vias que conectam os diversos eixos radiais urbanos. Elas são responsáveis pela ocupação intermediária aos caminhos, dirigindo e regulando o traçado destas áreas. São elas:

Estrada do Forte - Liga a Estrada do Passo D’Areia à Avenida Protásio Alves.

Rua Sertório - Liga a rua Voluntários da Pátria à Avenida Farrapos, seguindo até a Rua Augusto Severo, que possibilita fácil conexão com a Rua Benjamin Constant.

Avenida Brasil - Liga as ruas Voluntários da Pátria e Benjamin Constant, cruzando a Avenida Farrapos.

Rua Dom Pedro II - É, praticamente, uma extensão da Avenida Brasil. Liga a Rua Benjamin Constant à Estrada da Pedreira.

Rua São Pedro - Liga as ruas Voluntários da Pátria e Benjamin Constant, cruzando a Avenida Farrapos.

Rua Coronel Bordini - Liga a esquina das ruas Cristóvão Colombo e Benjamin Constant a Rua 24 de Outubro, atravessando a Rua Mostardeiro, e seguindo até a rua Casemiro de Abreu.

Rua Barros Cassal - Liga a rua Voluntários da Pátria à Avenida Independência, cruzando as Avenidas Farrapos, Alberto Bins e Rua Cristóvão Colombo.

A Avenida Ceará é importante no traçado da zona norte da cidade, pois une a Avenida Farrapos, na altura da Estrada de Canoas, à Rua Benjamin Constant no sentido norte/sul. (HACK, 1994, p. 84)

A partir das descrições da planta de 1942 para a Zona Norte da cidade, elaboramos um croqui com as principais vias de expansão e de ligação descritas - Figura 39. Nele está representado o crescimento da cidade na direção Nordeste do centro.

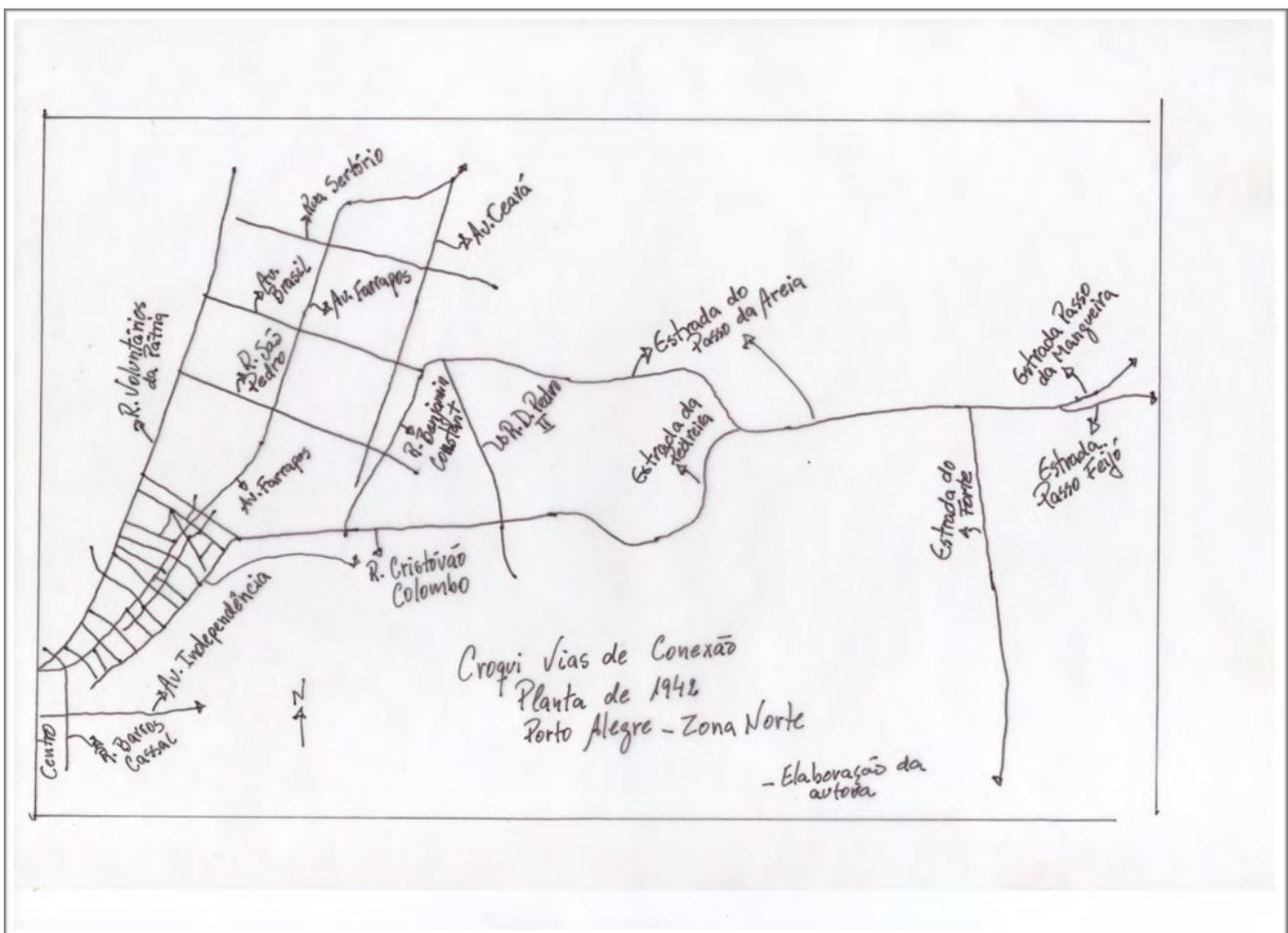


Figura 39: Vias de conexão descritas na planta de 1942 - Porto Alegre/Zona Norte  
Elaboração da autora.

Durante a administração de Loureiro da Silva (1937-1943), a preocupação com a modernização da cidade foi central. Neste sentido, foram desencadeadas ações de curto e de longo prazo. Entre as de curto prazo, estavam: a superação dos problemas de circulação decorrentes do rápido crescimento urbano e da falta de vias de interligação entre as radiais de expansão; obras de saneamento especialmente nas regiões ribeirinhas onde concentrava-se a população de menor renda, ampliação da rede de esgotos que estava concentrada na área central, drenagem de regiões inundáveis como o Quarto Distrito, melhorias no abastecimento de água, ampliação das áreas verdes; a reestruturação administrativa da prefeitura<sup>47</sup>. Conforme Almeida (2004), “o programa de melhoria da circulação incluía: abrir novas avenidas, alargar as existentes, pavimentar as ruas da periferia, diversificar o sistema de transporte público” (p. 64). Entre as medidas de longo prazo, destaco o planejamento da cidade através da elaboração do plano diretor com a instituição de fóruns de discussão onde estavam representados diversos segmentos sociais.

Entre as medidas de curto prazo, as descrições da Planta de 1942 e a representação feita no croqui - Figura 9, demonstram o crescimento da cidade na direção leste do Quarto Distrito (nordeste do centro) e a abertura das vias perimetrais nesta região da cidade. Neste momento, os municípios de Cachoeirinha e Alvorada, hoje limítrofes de Porto Alegre, ainda não haviam se emancipado por isso o crescimento era em direção a Gravataí.

A população da capital cresceu significativamente na primeira metade do século XX. Este crescimento corresponde ao crescimento natural e a atratividade populacional decorrente das oportunidades de empregos nas indústrias e no setor terciário que se expande no decorrer do século. Os imigrantes chegaram de outros continentes e das áreas coloniais. Analisando a Tabela 9, é possível perceber dois momentos de intenso crescimento da população em Porto Alegre. O primeiro, nos anos 1900/1910, relativo a implantação industrial onde a imigração estrangeira foi mais intensa. No segundo, entre 1950/1960, o crescimento populacional da metrópole pode ser relacionado ao êxodo rural que se estabeleceu nacionalmente em direção às principais capitais. No Rio Grande do Sul, ele está associado ao parcelamento do

---

<sup>47</sup> Almeida (2004).

solo nas áreas coloniais, a falta de oportunidades locais e a introdução de novas tecnologias de produção no campo.

Tabela 9 - População de Porto Alegre e Taxas de Crescimento - 1900/1990

1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
73.674	130.227	179.263	256.550	275.678	381.964	641.173	903.175	1.125.901	1.263.239
<b>Taxa anual (%)</b>	<b>7,67</b>	<b>3,76</b>	<b>4,31</b>	<b>0,74</b>	<b>3,85</b>	<b>6,78</b>	<b>4,08</b>	<b>2,46</b>	<b>1,21</b>

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Estatísticas do século XX. Organizado pela autora. Colaboração de Eliana Fernandes Borragini.

Ao longo da Estrada do Passo da Areia novas indústrias começaram e se instalar, outras se deslocaram dos bairros Navegantes/São Geraldo/Floresta naquela direção buscando terrenos maiores e mais baratos. Sobre o deslocamento das indústrias, neste período a saída das plantas industriais da capital já era percebida. Almeida (2004), ao comentar sobre as manifestações de Loureiro da Silva, destaca a preocupação do mesmo com as altas tarifas de energia elétrica e o deslocamento industrial:

[...] em sua avaliação, o serviço era praticado pela companhia concessionária a custos muito elevados, tanto para o consumo industrial, promovendo o êxodo das empresas para os municípios vizinhos, como para o consumo doméstico” (ALMEIDA, 2004, p. 71).

Os municípios vizinhos correspondiam a Gravataí e Canoas, este último havia se emancipado do primeiro nos anos 1920.

#### 4.2 A expansão do espaço industrial

A expansão do espaço industrial da cidade e a concentração de operários nas proximidades das novas plantas, incentivou a construção por parte do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI) durante o governo de Getúlio Vargas, da Vila dos Industriários ou do IAPI, no Bairro Passo d’Areia. A vila está localizada na área de encontro da Estrada do Passo da Areia com a Estrada da Pedreira.

A história do Passo d’Areia está ligada ao desenvolvimento industrial e à urbanização de Porto Alegre, que se expandiu para a Zona Norte da cidade. [...]

Mas, foi a partir de 1941 que o povoamento do bairro tornou-se mais efetivo: alguns autores destacam a enchente ocorrida naquele ano, como elemento motivador da ocupação das áreas livres das cheias dos arroios que percorrem Porto Alegre. A construção da Vila dos Industriários – IAPI – com início das obras em 1946, sem dúvida mudou a configuração do bairro, no que diz respeito à urbanização. Projeto moderno e inovador para época, o Conjunto Residencial do Passo d’Areia tinha por objetivo atender às demandas de moradia para os trabalhadores das indústrias. Construído em uma área de 67 hectares, o empreendimento aumentou bastante a população do bairro, além de trazer melhorias na infra-estrutura, como transportes, água, energia elétrica e coleta de lixo. (Disponível em <www2.portoalegre.rs.gov.br>, acesso em 23/03/2014)

Em Fortes (2004), estão disponibilizados dados sobre o número de indústrias com mais de 50 funcionários, em 1953, tanto para o Quarto Distrito quanto para a nova região industrial da capital que se configura ao longo da Estrada do Passo da Areia. No Quadro 6, as indústrias correspondentes ao Quarto Distrito.

Quadro 6: Indústrias com mais de cinquenta funcionários no Quarto Distrito 1953

<b>Empresa</b>	<b>Ramo/principal produto</b>	<b>Número de funcionários</b>
A. J. Renner S. A.	Vestuário	2.500
Varig	Transportes aéreos	1.250
Ernesto Neugebauer & Cia.	Chocolates e balas	850
<b>Fábrica Rio Guahyba</b>	<b>Fiação e tecelagem</b>	<b>564</b>
Fábrica Gerdau S. A.	Cadeiras	420
<b>Cia. Fiação e Tecidos Porto-alegrense</b>	<b>Fiação e tecelagem de lã</b>	<b>400</b>
Arrozeira Brasileira S. A.	Fiação e tecelagem de juta	350
Eltex S. A.	Elásticos	318
Indústria de Rádios Teleunião	Rádios	190
Andreas Liess & Cia. Ltda.	Engenharia mecânica	150
Metalúrgica Ferro Arte Ltda.	Serralheria	150
Cia. Geral de Indústrias	Fundição	130
Irmãos Veronese	Acordeons	120
Fábrica de Vidros Moderna Ltda.	Vidros	120
Ernesto Fabel, Filhos e Cia. Ltda.	Carpintaria e marcenaria	120
Oto Brutschke	Cerâmica e louças	115
Arrozeira Brasileira S. A.	Engenho de arroz	100
Walter Koliver & Cia. Ltda.	Artefatos de metal	90
IRGA – Engenho	Arroz	85
S. A. Artefatos de Cimento Renner	Artefatos de cimento	85
Adolfo Linsenmayer & Cia. Ltda.	Cartonagem	84
Produtos alimentícios Adria	Massas	80
Priora & Cia. Ltda.	Caramelos e chocolates	70

Lindar S. A. Industrial e Comercial	Ventiladores, chuveiros, aquecedores	70
F. de Artif. de Madeira Artema Ltda.	Artefatos de madeira	70
Antônio Vogg & Cia.	Máquinas e aparelhos	65
Metalúrgica Três Corôas	Metalúrgica	60
Fabrica Limol	Sabonetes	57
Transporte Expresso Santos Dumont	Transporte coletivo	51
Indústria de Madeiras Louro Ltda.	Cadeiras	50
Coop. Central dos Madeireiros do RS	Beneficiamento de madeira	50
Brixner S. A.	Indústria e comércio de móveis	50
Brasil Arroz Ltda.	Engenho de arroz	100-200

Fonte: Levantamento socioeconômico, SESI, Porto Alegre, 1953. Biblioteca da Federação das indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS). *In*: Fortes (2004, p.44). Modificado pela autora.

Analisando o Quadro 6, é possível perceber que não há um predomínio específico de determinado ramo ou produto industrial entre as médias e grandes empresas, embora prevaleçam a indústria alimentícia, a têxtil e a metalúrgica. Mas já entre as indústrias da nova espacialidade industrial da capital, o predomínio da metalurgia é significativo, especialmente em relação ao número de funcionários ocupados:

Dos 1.547 trabalhadores levantados na região do Passo da Areia, 63% estavam ligados a metalurgia, 17% à química e plásticos, e 12% ao vestuário. Aqui, setores tradicionais como o têxtil e a alimentação, ou inexistiam ou não eram representativos. (FORTES, 2004, p. 45)

No Quadro 7, a indústrias com mais de cinquenta funcionários localizadas ao longo da Estrada do Passo d'Areia/Avenida Assis Brasil.

Quadro 7 - Indústrias com mais de cinquenta funcionários no Passo da Areia e no Passo da Mangueira - 1953

<b>Indústria</b>	<b>Ramo/principal produto</b>	<b>Número de funcionários</b>
Zivi S.A.	Cutelaria	490
Renner & Hermann	Tintas e óleos	260
Rafael Guaspari	Confecções	150
Cirei S.A.	Máquina, motores elétricos e pianos	130
Carrocerias Elizário	Carrocerias para ônibus e caminhões	92
Sociedade Industrial de Metais Porto-alegrense Ltda. (Simpal)	Metalúrgica e artefatos de alumínio	65
E. J. Renner	Louças e cerâmicas	60

Cirei S.A.	Montagem de automóveis	60
Fundição Becker	Fundição, oficina mecânica e fabricação de máquinas	50

Fonte: Levantamento socioeconômico, SESI, Porto Alegre, 1953. Biblioteca da Federação das indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS). In: Fortes (2004, p.44). Modificado pela autora.

Na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, obra publicada pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística, em 1959, a análise econômica de Porto Alegre descreve a importância da indústria, naquele momento:

A indústria é a atividade de maior importância econômica da capital. Apesar de possuir um parque industrial relativamente novo, os progressos observados no últimos anos, com a grande aplicação de capitais e, conseqüentemente, com a instalação de numerosas fábricas, fazem com que se possa afirmar, sem medo de erro, que a metrópole gaúcha, dentro em breve, atingirá um grande desenvolvimento, colocando-se entre os maiores centros industriais do país. (IBGE, 1959, p. 83)

Na publicação existem dados sobre os estabelecimentos industriais em 1954 e 1955. A comparação dos mesmos demonstra uma redução do número de estabelecimentos (-1,5%) e na média mensal do número de operários (-2,6%), entre os dois anos. Demonstra, também, que apesar desta pequena redução, o valor da produção do setor elevou-se 15,3%. Houve, além disso, redução da participação dos dois ramos mais significativos: o ramo alimentício passou de 25,1% para 23,9%; e o ramo metalúrgico, de 17,1% para 15,19%. Comparando as informações sobre o percentual correspondente aos ramos mais significativos em 1954 (os que possuem percentuais descritos na Enciclopédia) e na tabela de 1955 disponível na Enciclopédia, é possível identificar um pequeno crescimento nos ramos Papel e papelão (0,27%) e no ramo Transformação de minerais não metálicos (0,5%). A redução da participação também é verificada em outros ramos, mas considerando o aumento do valor da produção talvez estes dados signifiquem ajustes inerentes ao processo produtivo, sem conseqüências na espacialidade industrial.

Na Tabela 10, estão listados o número de estabelecimentos e o correspondente número de operários nos ramos industriais de Porto Alegre. Embora no ramo Metalúrgico o número de estabelecimentos e o número de operários seja maior, a participação do ramo Alimentício no total da produção é mais significativa.

Tabela 10 - Classes industriais, nº de estabelecimentos e nº de operários em Porto Alegre - 1955

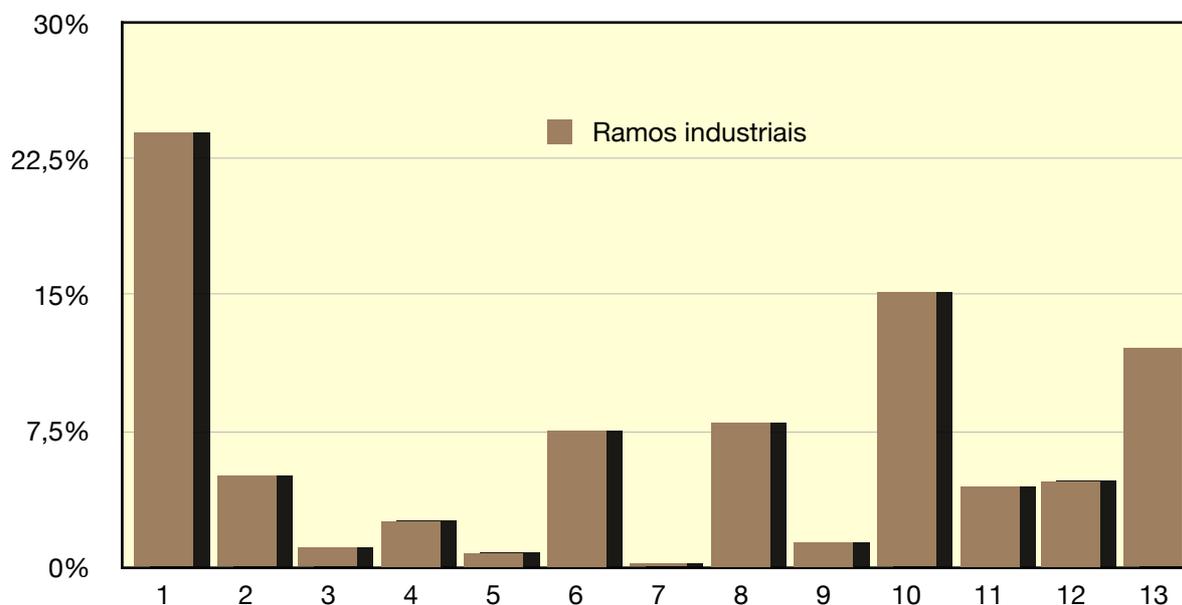
Classe industrial	Nº de estabelecimentos	Média mensal de operários
Extrativa de prod. minerais	2	109
Transf. minerais não-metálicos	74	1.320
Metalúrgica	172	5.987
Mecânica	28	708
Material elét. e de comunicação	15	697
Const. e mont. mat. de transporte	25	736
Madeira	61	499
Mobiliário	157	1.753
Papel e papelão	17	503
Borracha	6	176
Couros, peles e prod. similares	15	146
Químicos e farmacêuticos	84	1.188
Têxtil	16	2.659
Vestuário, calçados, artigos. de tecidos	146	3.769
Produtos alimentares	146	3.769
Bebidas	13	1.173
Fumo	3	598
Editorial e gráfica	58	1.615
Diversas	70	1.132
Serviço ind. de utilidade pública	2	187
<b>Total</b>	<b>1.110</b>	<b>28.724</b>

Fonte: IBGE - Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1959. Modificado pela autora.

A variável número de indústrias não expressa necessariamente o “peso” deste setor e de seus ramos na economia. Mas com ela é possível compor a presença da espacialidade industrial em diferentes escalas e lugares. A categorização das atividades auxilia o entendimento das especificidades espaciais. Comparando a Tabela 10 e o Gráfico 3, percebe-se com maior clareza que o maior número de edificações e de operários está no ramo Metalúrgico, mas a maior participação na economia está no ramo Alimentício. Na Tabela 11, o número de estabelecimentos

industriais em Porto Alegre, por ramo, no período 1960-1985, demonstra o contínuo crescimento do setor na capital.

Gráfico 3 - Participação dos ramos industriais de Porto Alegre, no total da produção, em 1955



Fonte: IBGE - Enciclopédia dos Municípios Brasileiros - 1959. Elaborado pela autora.

- Discriminação dos Ramos industriais do Gráfico 1: 1) Alimentação; 2) Bebidas; 3) Madeiras; 4) Transformação de produtos minerais; 5) Couros e produtos similares; 6) Químicas e farmacêuticas; 7) Extrativa de produtos minerais; 8) Têxteis; 9) Papel e papelão; 10) Metalúrgico; 11) Mobiliário; 12) Fumo; 13) Vestuário, calçados e artefatos de tecidos.

Tabela 11 - Número de estabelecimentos industriais por ramo em Porto Alegre, 1960-1985 e percentual de crescimento no período

Porto Alegre	Número de indústrias por ramo					Cresc. %
	1960	1970	1975	1980	1985	1960/1985
Extracção de minerais	2	45	5	9	11	450
Transf. prod. minerais não metálicos	83	124	145	130	110	32,5
Metalúrgica	159	294	362	368	360	126,4
Mecânica	45	215	232	203	289	542,2
Material elét. e de comunicação	30	82	103	90	164	446,6

Material de transporte	45	79	83	63	71	57,7
Madeira	43	84	83	67	64	48,8
Mobiliário	147	256	265	211	179	21,7
Papel e papelão	12	19	29	20	32	166,6
Borracha	8	22	20	12	33	312,5
Couro, peles, artefatos p/ viagem	12	15	9	8	9	-25
Química	30	57	50	46	105	250
Produtos farm. e veterinários	14	26	26	25	61	335,7
Perfumaria, sabões e velas	22	39	35	29	43	95,4
Produtos de matérias plásticas	3	45	61	59	60	1.900
Têxtil	19	66	59	47	40	110,5
Vestuário, calç. e artef. tecidos	125	180	191	188	288	130,4
Produtos alimentares	167	325	350	302	350	109,5
Bebidas	10	15	10	12	23	130
Fumo	3	2	4	2	11	266,6
Editorial e gráfica	71	171	203	222	200	181,6
Diversas	51	110	138	132	163	219,6
Demais Gêneros	-	-	43*	478*	-	
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>2.271</b>	<b>2.509</b>	<b>2.265</b>	<b>2.666</b>	<b>142,1</b>

Fonte: Censos Industriais 1960, 1970, 1975, 1980 e 1985. IBGE, Elaborado pela autora.

\*Estão agrupados aqui os ramos: Atividades de apoio e de serviços de caráter industrial (1975 e 1980) e Unidades auxiliares administrativas (1980).

### 4.3 Deslocamentos e permanências no espaço urbano-industrial

Entre os anos 1970-1980, houve queda da participação de Porto Alegre na renda interna do Estado. Os dados publicados pela Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul demonstram que no período, a participação das indústrias da capital na economia diminuiu de 25,87% (1970) para 17,91% (1980); a participação do setor industrial da Região Metropolitana de Porto Alegre, sem a capital, teve um leve crescimento - 28,93% (1970) para 29,88% (1980); já, no conjunto dos municípios do interior, o crescimento foi significativo: de 45,18% (1970) para 52,19% (1980). Os percentuais relativos a participação do setor terciário da capital também

declinaram neste período, enquanto na região metropolitana houve crescimento, conforme demonstrado nas Tabelas 12 e 13.

Tabela 12- Participação de Porto Alegre, do resto da Região Metropolitana e do Interior, por setores, na renda interna do Estado - 1970 (%)

<b>Discriminação</b>	<b>Agricultura</b>	<b>Indústria</b>	<b>Comércio</b>	<b>Demais serviços</b>	<b>Total serviços</b>	<b>Renda interna</b>
<b>Porto Alegre</b>	0,17	<b>25,87</b>	34,91	32,46	33,27	24,79
<b>Resto RMPA</b>	1,85	<b>28,93</b>	9,00	10,16	9,78	12,14
<b>Total RMPA</b>	2,02	<b>54,81</b>	43,91	42,63	43,05	36,93
<b>Interior</b>	97,97	<b>45,18</b>	56,08	57,36	56,94	63,06
<b>Total do Estado</b>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: FEE. Disponível em ALONSO e BANDEIRA. Ensaios FEE, Porto Alegre, 9 (1): 3-28, 1988. Modificado pela autora.

Tabela 13 - Participação de Porto Alegre, do resto da Região Metropolitana e do Interior, por setores, na renda interna do Estado - 1980 (%)

<b>Discriminação</b>	<b>Agricultura</b>	<b>Indústria</b>	<b>Comércio</b>	<b>Demais serviços</b>	<b>Total serviços</b>	<b>Renda interna</b>
<b>Porto Alegre</b>	0,17	<b>17,91</b>	28,90	30,72	30,28	22,07
<b>Resto RMPA</b>	1,62	<b>29,88</b>	12,84	14,17	13,85	16,13
<b>Total RMPA</b>	1,79	<b>47,80</b>	41,75	44,90	44,14	38,21
<b>Interior</b>	98,20	<b>52,19</b>	58,24	55,09	55,85	61,78
<b>Total do Estado</b>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: FEE. Disponível em ALONSO e BANDEIRA. Ensaios FEE, Porto Alegre, 9 (1): 3-28, 1988. Modificado pela autora.

Nas considerações de Alonso e Bandeira (1988), sobre a relativa “desindustrialização” da capital, a análise aponta que ocorreu no período a acentuação do processo de metropolização. Conforme os autores, neste processo

[...] a área urbanizada extrapola os limites administrativos do município de origem, invadindo a jurisdição de localidades adjacentes e, eventualmente, fundindo-se com esses centros, num processo denominado **conurbação**” (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p.10).

De fato, iniciavam-se aqui as transformações que hoje possibilitam falar da cidade região Porto Alegre. Sobre as indústrias, os autores consideram:

Em muitos casos, com essa expansão, as áreas mais favoráveis para a ocupação com estabelecimentos manufatureiros passam situar-se, após um certo período, já fora das fronteiras municipais do núcleo original. Em consequência, paradoxalmente, o crescimento da indústria da metrópole passa a acontecer fora de seus limites político-geográficos [...] (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p. 11)

Retomando os dados da Tabela 11, percebe-se que mesmo com a saída de plantas industriais, esta espacialidade permaneceu em Porto Alegre. Provavelmente neste momento já estruturava-se um novo arranjo das indústrias da capital, impulsionado pelo crescimento urbano e por fatores externos decorrentes dos ajustes nacionais e internacionais da economia. Nesse sentido, os autores ponderam:

Algumas atividades industriais continuarão sendo viáveis na Capital, apesar de todas as restrições que a complexidade de uma metrópole possa impor. Entre outros, tenderão a permanecer em Porto Alegre estabelecimentos de porte pequeno ou médio, voltados fundamentalmente para o atendimento do mercado local e dedicados a atividades em que a proximidade com os consumidores finais é essencial para o sucesso do empreendimento (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p. 14).

Considerando as afirmações, ocorria ou iniciava-se na estrutura urbano-industrial de Porto Alegre a "passagem" de um nível de acumulação para outro, redefinindo as características de seu parque industrial. E redefinindo, também, seu setor de serviços com a introdução das características que o impulsionaram ao momento atual:

O avanço dos serviços no total da renda interna urbana não foi só quantitativo, mas também se deveu ao aparecimento de novas atividades mais especializadas e sofisticadas tanto na área privada quanto na pública, bem como à introdução de tecnologias mais avançadas em muitas daquelas já existentes (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p. 14).

Estas transformações movimentaram os arranjos espaciais em todo o Estado, mesmo assim, Porto Alegre permanece com o maior número de indústrias nos dois momentos de níveis diferenciados de acumulação: 1975-1985/1996-2006. Outra informação a considerar, é o saliente número de municípios metropolitanos entre os dez primeiros em número de estabelecimentos industriais no Estado. Vale, também, resgatar as considerações sobre a desindustrialização de Pelotas feitas no Capítulo 2. Exatamente em 1985, o município desloca-se do quarto lugar, em número de indústrias, para o sétimo lugar e nono lugar em 2006, sendo substituído por Canoas na quarta posição. Em todo o período representado, Porto Alegre, Caxias do Sul e

Novo Hamburgo são os três municípios de maior número de indústrias - ou, de maior espacialidade industrial.

#### **4.4 Os cemitérios industriais em Porto Alegre**

A permanência da espacialidade industrial em Porto Alegre e seus novos arranjos não a retiraram dos processos de formação dos cemitérios industriais. Estes, estão presentes na capital e nesta seção procuramos caracterizá-los e analisar os processos que desencadearam sua presença. Na Tabela 15, está representado o deslocamento das plantas industriais de Porto Alegre, tendo por base uma amostra do número de indústrias da capital com mais de 100 empregados, em 1971. Os dados foram coletados nos Cadastros Industriais da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul (FIERGS), selecionados entre as publicações dos anos de 1971 a 2008.

A coleta dos dados consistiu em relacionar as indústrias do Cadastro Industrial - Relação das Indústrias com mais de 100 Empregados no Estado do Rio Grande do Sul, em 1971. Após, foram procurados nos cadastros industriais dos anos 1979, 1982/1983, 1991/1992, 1997/1998 e 2008 os nomes destas indústrias e registrados, em uma tabela, os anos em que as mesmas estavam listadas. Com este registro, voltamos ao cadastro industrial de 1971, relativo as indústrias com mais de 50 empregados neste ano (existe também o Cadastro Industrial - Relação das Indústrias com mais de 50 Empregados no Rio Grande do Sul). Nesta nova conferência, percebemos que haviam diferenças entre o número de empregados de uma mesma indústria nos dois cadastros e, também, a ausência no cadastro das indústrias com mais de 50 empregados de algumas empresas; em outras, os endereços eram dos escritórios.

Para compor a amostra, definimos alguns critérios: 1) utilizar somente os registros constantes nos dois cadastros; 2) desconsiderar os escritórios listados; 3) as indústrias com mais de 100 empregados no cadastro de 50 empregados e não listadas no cadastro de 100 empregados não foram consideradas. 4) nos casos de divergência entre o número de empregados entre os dois cadastro de 1971, ou imprecisão, foi considerado o valor maior informado e/ou o número de cem (100) empregados. Com isto, selecionei a mostra de sessenta (60) indústrias. Na Tabela

14 estão listados o número de empregados por ramo e os ramos das indústrias selecionadas, em 1971.

Tabela 14 - Número de empregados por ramo industrial na amostra, em Porto Alegre - 1971

<b>Ramos industriais</b>	<b>Número de empregados</b>
Extrativas minerais	616
Metalúrgicas	11.730
Mecânicas	850
Material elétrico e comunicação	577
Material de transporte	2.833
Móveis	583
Papel e papelão	278
Química	438
Perfumaria, sabão e velas	240
Têxtil	1.498
Vestuário, calçados e tecidos	1.049
Produtos alimentares	1.963
Bebidas	1.002
Fumo	1.077
Editoriais e gráficas	2.475
Construção civil	110
<b>Total</b>	<b>27.319</b>

Fonte: Cadastros Industriais da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul. Elaborado pela autora.

Algumas considerações sobre a fonte dos dados: nos Cadastros Industriais da FIERGS, constam as empresas “filiadas”. A exceção está no Cadastro de 1971, onde os dados foram coletados com órgãos do poder público e trabalho de campo nas empresas. Sobre este cadastro, é preciso considerar que existem três publicações diferentes. Por tratar-se de uma amostra, estas características não tornam inválida a fonte dos dados, apesar de influenciar na seleção dos mesmos. Como primeiro resultado da análise elaborei a Tabela 15, demonstrando o percentual de permanência das indústrias selecionadas ao longo do período pesquisado, 1971-2008.

Tabela 15 - Permanência das indústrias com mais de 100 empregados entre 1971-2008, no município de Porto Alegre, conforme a amostra coletada.

Ano do cadastro	1971	1979	1982/1983	1991/1992	1997/1998	2008
Número de indústrias	60	49	42	32	17	5
% de permanência	100	82	70	53	28	8

Fonte: Cadastros Industriais da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul. Elaborado pela autora.

Em 2014, quatro das cinco indústrias que permaneceram em 2008, continuavam com atividades em Porto Alegre: Metalúrgica Gerdau S.A.; Máquinas Condor S.A.; Forjas Taurus S.A.; e Memphis S.A.. A quinta indústria, Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense - Fiateci, transferiu-se para nova planta, em Canoas, no ano de 2010.

A crescente ausência das plantas industriais ao longo dos anos, registrada na Tabela 14, pode ser atribuída a diferentes motivos, não necessariamente vinculados ao deslocamento industrial promovido pelos processos de metropolização. O levantamento realizado demonstra que as ausências podem estar relacionadas com:

- 1) Deslocamento por vantagens locacionais - Exemplo: Metalúrgica Liess S/A (Canoas); Alumínio Royal S.A. (Cachoeirinha); Albarus S.A. (Gravataí); Companhia de Cigarros Souza Cruz (Cachoeirinha); Cia Cervejaria Brahma (hoje é uma marca adquirida pela Ambev - Viamão); Cia Fiação e Tecidos Porto Alegrense - Fiatec (Canoas); Renner Hermann S.A. Industria de Tintas e Óleos (Gravataí).
- 2) Mercado/Falência/questões judiciais - Exemplo: Coroa S.A. - Indústrias Alimentícias; Adolfo Linsenmayer S.A.; Cia Geral de Indústrias; Companhia Riograndense de Laticínios e Correlatos - CORLAC; Cia Industrial Rio Guahyba; Fábrica Metalúrgica Berta S.A..
- 3) Associação a outras empresas - Exemplo: Massas Adria (associou-se as empresas Basilar, Isabela e Zabet, e hoje está localizada no interior de São Paulo); Carrocerias Eliziário S.A. adquirida pela Marcopolo;

- 4) Permanência da função industrial com troca de empresa - Exemplo: Clemente Cifali S.A. associou-se à Mitsubishi Heavy Industries do Japão, permanece em Porto Alegre com o nome CIBER - Companhia Industrial Brasileira de Equipamentos Rodoviários, mas transferiu-se para área próxima ao Porto Seco; Ernesto Neugebauer S.A. - Indústrias Reunidas, de capital aberto desde os anos 1950, compreendia também a empresa Harald que se transferiu para São Paulo. Os chocolates Neugebauer foram comprados pelo grupo Fenícia (Lojas Arapuã) na década de 1980, pela Parmalat nos anos 1990, pela Florestal Alimentos (de Lajeado/RS) e, em 2010, foram adquiridos pela Vonpar Alimentos.

Essas diferenças, parecem exemplificar que não somente o deslocamento por vantagens locacionais incentivou transformações na espacialidade industrial de Porto Alegre. Se considerarmos a atratividade industrial que ainda permanece na capital, podemos inferir que nos processos promotores dos seus cemitérios industriais são significativos os fatores internos de ordenamento econômico, seja respondendo a fatores locais/individuais, ou seja acompanhando os mercados externos ao longo do período examinado. É como se a porção urbano-industrial da economia da capital estivesse vestindo novas formas, um novo modelo, condizente com o momento de acumulação atual.

Na Tabela 16 estão representados os ramos das indústrias correspondentes à mesma, e o período de saída/permanência, de acordo com as informações obtidas nos cadastros industriais. No Anexo 7, está a relação das indústrias selecionadas para análise.

Tabela 16 - Saída das indústrias com mais de 100 empregados, entre 1971-2008, no município de Porto Alegre, por ramos, conforme amostra coletada.

Ramos	Nº indústrias				
	1971	1982/1983	1991/1992	1997/1998	2008
Extrativas Minerais	3	2	2	2	-
Metalúrgicas	16	12	10	5	2
Mecânicas	4	2	2	1	1
Material elétrico e comunicação	2	1	-	-	-
Material de transporte	7	6	5	1	-

Móveis	2	2	-	-	-
Papel e papelão	1	-	-	-	-
Química	1	1	-	-	-
Perfumaria, sabão e velas	2	1	1	1	1
Têxtil	2	2	2	2	1
Vestuário, calçados, tecidos	4	1	1	-	-
Produtos alimentares	8	7	5	3	-
Bebidas	2	1	1	1	-
Fumo	1	1	1	-	-
Editoriais e gráficas	4	3	2	1	-
Construção civil	1	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>17</b>	<b>5</b>

Fonte: Cadastros Industriais da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul. Elaborado pela autora.

Na amostra, se reproduz a predominância dos ramos Metalúrgico e Alimentação, descrita na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros para os anos 1950. Comparando as Tabelas 11 e 16, mesmo que na primeira não estejam representados o anos 1990 e 2000, é possível perceber uma aparente contradição entre as informações - no Capítulo 2, a Tabela 7 complementa os dados com as informações de 1996 e 2006. O número de indústrias da capital apresentou crescimento entre os anos 1960-1985 (Tabela 11) e, ao mesmo tempo, era protagonizado o declínio do número de estabelecimentos amostrais, no mesmo período. Conforme representado na Tabela 15, o número de estabelecimentos considerados nesta análise foi reduzido em 30%, entre 1971 e 1982/1983. Esta aparente contradição pode ser parcialmente desfeita quando consideramos que a intensidade e a complexidade das transformações dentro da metrópole tornaram-se mais intensas, tendo esta, inclusive, transbordado de seus limites políticos no processo de metropolização. Por outro lado, esta mesma contradição não pode ser desconsiderada se contextualizamos sua existência no modelo de produção dominante, onde imperam processos antagônicos como condição de reprodução do capital, retirando dos mesmos a perspectiva linear.

Na “Caracterização Econômica da Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos 90”, Alonso (2001), descreve as transformações do setor industrial que se reformula,

mediante as conjunturas políticas e econômicas do período, através da participação do Valor de Saída (VS) dos gêneros industriais que contribuíram com a economia interna dos municípios entre 1990-1998, na RMPA<sup>48</sup>. Entre os municípios analisados, inclui-se Porto Alegre. A partir dos dados publicados neste estudo, elaborei a Tabela 17, onde estão representados os valores referentes à capital sobre o total do Estado.

Tabela 17 - Participação relativa de Porto Alegre no VS, por gênero industrial do Estado 1990/1998 (%)

<b>Gêneros industriais</b>	<b>1990</b>	<b>1998</b>	<b>Diferença % no período</b>
<b>Editorial e gráfica</b>	48,84	67,64	18,8
<b>Produtos farmacêuticos e veterinários</b>	64,19	81,16	16,97
<b>Perfumaria, sabões e velas</b>	36,57	47,01	10,44
<b>Material elétrico e comunicações</b>	16,33	25,94	9,61
<b>Bebidas</b>	18,3	22,59	4,29
<b>Química</b>	4,84	8,68	3,84
<b>Papel e papelão</b>	6,04	6,53	0,49
<b>Borracha</b>	1,0	1,19	0,19
<b>Produtos de matéria plástica</b>	5,61	5,70	0,09
Fumo	18,26	0,0	-18,26
Metalúrgica	26,17	19,97	-6,2
Têxtil	10,05	4,36	-5,69
Material de transporte	13,11	8,32	-4,79
Mecânica	12,98	8,32	-4,66
Mobiliário	4,79	2,18	-2,61
Madeira	5,21	3,42	-1,79
Produtos alimentares	8,48	6,86	-1,62
Vestuário, calçados e artefatos de tecido	2,92	1,83	-1,09
Couros, peles e similares	1,25	0,54	-0,71
Minerais não-metálicos	6,91	6,65	-0,26
Diversos	20,04	14,41	-5,63

Fonte dos dados brutos: Secretaria da Fazenda do RS. Disponível em ALONSO, 2001, p. 278-284. Modificado pela autora.

<sup>48</sup>Valor das Saídas (VS), uma Proxy do Valor Bruto da Produção (VBP) industrial, apurado pela Secretaria da Fazenda do RS, através das estatísticas do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS". (ALONSO, 2001, p. 256)

Na Tabela 17, em negrito, estão assinalados os ramos/gêneros industriais de Porto Alegre constantes também na Tabela 16 e que apresentaram crescimento relativo na participação do VS no total do Estado, entre 1990-1998: Editorial e gráfica; produtos farmacêuticos e veterinários; Perfumaria, sabões e velas; Material elétrico e comunicações; Bebidas; Química; Papel e papelão; Borracha; Produtos de matéria plástica.

No ramo fumo, havia apenas uma empresa em Porto Alegre, que durante os anos 90 transferiu-se para nova planta, em Cachoeirinha, caracterizando o deslocamento por vantagens locacionais e a permanência na proximidade do centro metropolitano.

Neste momento pode-se inferir a relação entre a ausência/permanência dos estabelecimentos industriais da amostra, no período representado, com a diminuição da participação de seus ramos na economia da capital através de alguns exemplos de cemitérios industriais, conforme demonstrado no Quadro 8:

Quadro 8 - Destino de antigas indústrias de Porto Alegre, por ramo industrial

<b>Ramo</b>	<b>Indústria</b>	<b>Destino</b>
Metalúrgico	Zivi S.A. - Cutelaria	Gravataí
Mecânico	Madef S.A. - Indústria e Comércio	Canoas
Material de transporte	Estaleiro Só S.A.	Falência/questões judiciais
Mobiliário	Artema S.A. - Indústria de Móveis e Decorações	Santo Ângelo
Têxtil	Cia. Industrial Rio Guahyba	Mercado/Falência/questões judiciais
Vestuário, calçados e artefatos de tecidos	Bier, Hoechner S.A. - Indústria do Vestuário	Falência/questões judiciais
Produtos alimentares	Companhia Riograndense de Laticínios e Correlatos - CORLAC	Falência/questões judiciais
Fumo	Cia. de Cigarros Souza Cruz	Cachoeirinha

Fonte: Cadastros Industriais da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul. Pesquisa da autora.

Com estas considerações, é possível dizer que na capital, a formação dos cemitérios industriais, no período estudado, possui determinadas características:

- 1) Não é acompanhada de um declínio do número de estabelecimentos industriais, como em Rio Grande e Pelotas, por exemplo;
- 2) Não significa a perda da atratividade industrial;
- 3) É consequência da atuação de demandas econômicas internas e externas.
- 4) Faz parte das dinâmicas de reordenamento espacial da indústria nos territórios metropolitano e estadual.

O significativo número de empregados, especialmente no ramo metalúrgico, pressupõe que o movimento dos trabalhadores em Porto Alegre, ao longo do tempo, tenha crescido. Entre os anos de 1964 a 1984, vivenciamos um significativo momento de repressão às organizações sociais pelo regime militar. Durante a pesquisa na FIERGS, além dos dois cadastros industriais já citados para o ano de 1971, foi disponibilizado outro, mais detalhado, destinado a mapear “os problemas de segurança industrial do Estado”. Reproduzo abaixo a *introdução* deste documento com o intuito de ilustrar o período. Fica este registro como uma homenagem aos trabalhadores do Rio Grande do Sul e, especialmente, aos trabalhadores das indústrias de Porto Alegre no período estudado nesta pesquisa.

*“A ação criminosa dos terroristas e subversivos para introduzir no País um regime sem classes e sem fronteiras, tem se intensificado nos últimos anos. Além de atentados à pessoas físicas (autoridades civis, militares, diplomáticas, etc) voltam eles agora com o emprego do terrorismo puro ou de ação violenta, atingindo as instituições jurídicas, com assaltos, sabotagens, incêndios e, particularmente nos últimos meses, as indústrias, procurando desta forma - com a paralisação das mesmas - criar um clima de insegurança, de intranquilidade aos empresários e, conseqüentemente, o desemprego de operários, fomentando assim a instabilidade sócioeconômica, que servirá de meio pelo qual atingirão a consecução dos seus fins, que são: o caos econômico, a anarquia administrativa e finalmente a tomada do poder, para a implantação no País de um Governo de cunho comuno/socialista, e a subsequente formação de uma sociedade sem classes, despida dos direitos inerentes à atividade privada porquanto persistirão somente os efeitos totalitários e unilaterais da estilização monopolizante. (Cadastro Industrial, 1971 - Reservado. Biblioteca FIERGS).*

## CAPÍTULO 5

### CONSIDERAÇÕES SOBRE AS LÓGICAS DE INSERÇÃO DOS CEMITÉRIOS INDUSTRIAIS NA METRÓPOLE

Na observação dos processos relativos aos cemitérios industriais de Porto Alegre identificamos, ao longo da pesquisa, que os mesmos são reincorporados ou incluídos nas dinâmicas atuais da metrópole de diferentes formas. Estas, por sua vez, correspondem a lógicas diferenciadas do processo de organização do espaço geográfico da metrópole, e atuam na escala Local. A primeira lógica relaciona-se com processos globais de produção do espaço urbano; a segunda, tem correspondência com dinâmicas regionais de produção e acumulação; e a terceira atua no espaço próximo, no lugar. Para exemplificá-las, selecionamos antigas edificações industriais de Porto Alegre, mas ao longo do texto fomos lançando mão de outros exemplos extrapolando, inclusive, a dimensão nacional.

As seções deste capítulo procuram demonstrar a atuação destas lógicas através da análise da inserção destas antigas edificações nos processos dinâmicos do espaço urbano/econômico. Na Figura 40 está a localização dos cemitérios industriais de Porto Alegre utilizados como exemplo: FIATECI e Morbest no Bairro São Geraldo; Rio Guahyba e Complexo Renner, no Bairro Navegantes; e na Figura 41 a localização da antiga têxtil La Aurora - Montevideú.

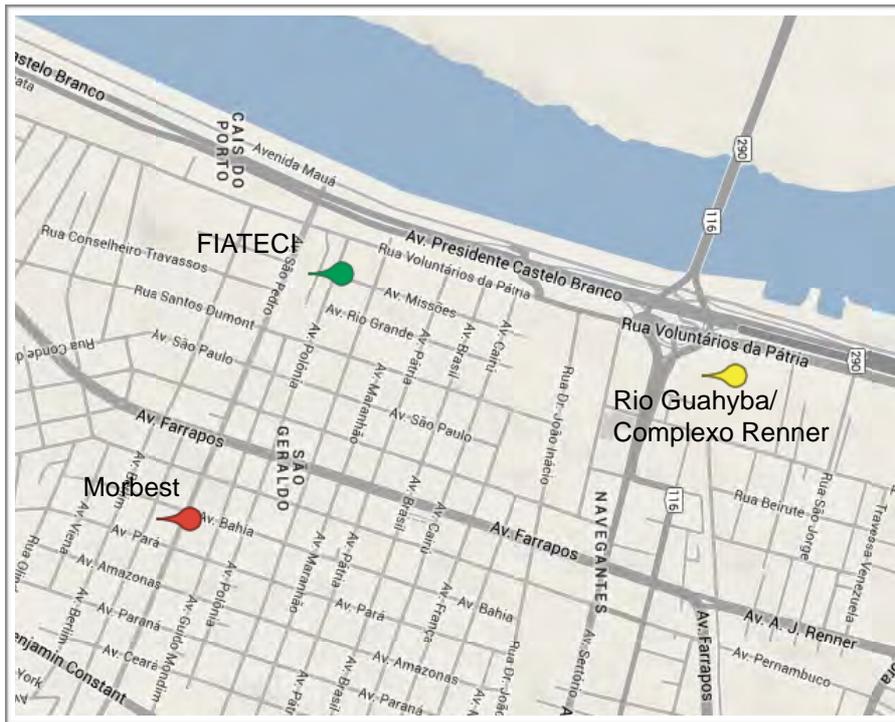


Figura 40: Localização dos cemitérios industriais representantes das lógicas de inclusão em Porto Alegre.  
 Fonte: Google Maps.  
 Elaborado pela autora.

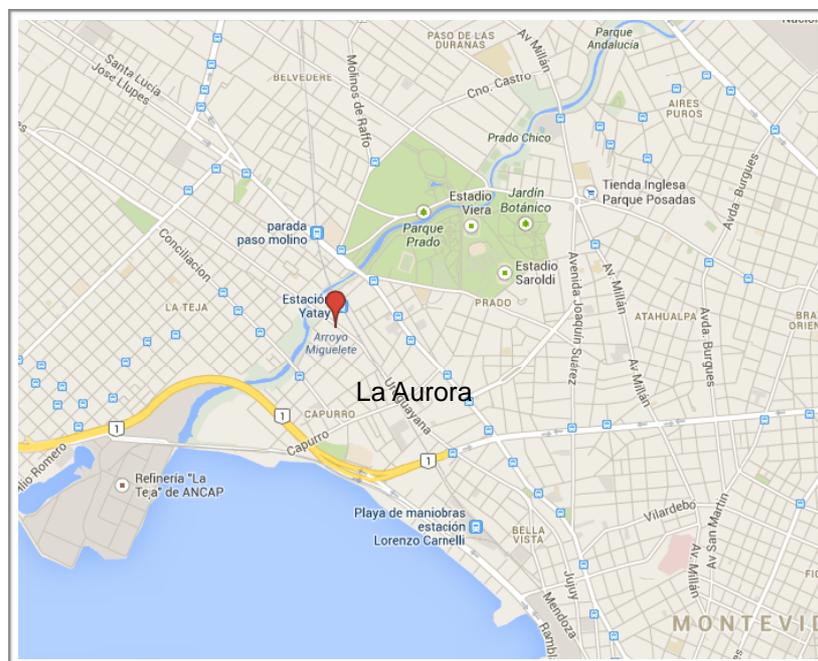


Figura 41: Localização de La Aurora - Montevideu/Uruguai  
 Fonte: Google Maps.  
 Elaborado pela autora.

## 5.1 Lógica Global

Através de resgate histórico dos processos da anterior industrialização e relativa desindustrialização nas metrópoles Porto Alegre e Montevideu, a proposta desta seção é traçar um paralelo entre os usos e funções de seus antigos territórios industriais. Mais especificamente, analisar formas de “reapropriação” desses territórios no espaço urbano considerando os exemplos de duas edificações industriais: a Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense-FIATECI, em Porto Alegre, e a indústria têxtil La Aurora, em Montevideu.

A comparação entre Montevideu e Porto Alegre requer algumas ressalvas quanto ao papel desempenhado pelas duas cidades nos contextos nacionais em que se inserem. Porto Alegre se caracteriza como metrópole regional e se articula em um contexto nacional que se modifica ao longo do tempo de acordo com o modelo de produção vigente. Pensar sua industrialização requer considerar que, no contexto brasileiro e internacional, ela se configura como um ponto estratégico na escala regional/supranacional das articulações do capital. Ou seja, nesta metrópole são reproduzidos diferentes momentos do contexto nacional/internacional de produção do território e as várias articulações possíveis do capital local, do nacional e do internacional com os atores locais. Em determinados momentos, o Estado é o grande articulador de interesses, em outros, são os governos municipais e/ou estaduais com benesses fiscais e garantia de infraestrutura, outras vezes o capital industrial/financeiro/imobiliário figura como grande articulador e, de forma bem menos intensa, os movimentos sociais. No Brasil, Porto Alegre é uma das várias cidades com características metropolitanas. No Uruguai, a região de Montevideu é a única que apresenta configuração metropolitana. Uma primeira diferenciação entre as duas metrópoles se faz aqui: Porto Alegre, no contexto brasileiro, é uma metrópole regional; Montevideu, no contexto uruguaio, é uma metrópole nacional. A articulação das mesmas com a escala internacional está representada desde o início de seus processos de industrialização com o capital dos imigrantes europeus que fazem parte de sua constituição demográfica, e com a instalação de filiais de empresas transnacionais dos mais diversos ramos.

A revisão da bibliografia sobre a industrialização de Porto Alegre e de Montevideu remete ao final do século XIX. Desde então, ao longo da primeira metade do século

XX, o setor industrial foi de extrema importância na economia das duas cidades. Nos anos seguintes novas configurações passam a atuar nas metrópoles, ocasionando mudanças no setor industrial das duas cidades. Para exemplificar, recorreremos aos dados sobre o pessoal ocupado na indústria no intervalo de tempo anos 1960-1990, conforme Tabela 18.

Tabela 18 - Total Pessoal Ocupado na Indústria de Transformação em Porto Alegre e Uruguai (Montevideu) - nº absoluto

<b>Década</b>	<b>Porto Alegre (Brasil)</b>	<b>Década</b>	<b>Uruguai (Montevideu)</b>
1960	34.323	1968	166.575
1970	50.752	1978	130.068
1980	70.163	1988	124.317
1996	39.205	1997	51.712

Fonte: Camou, María y Maubrigades, Silvana. Tejiendo una historia: evolución de la industria textil uruguaya, 1898-2000-modificado; IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Elaborado pela autora.

A forma de coleta dos dados e a impossibilidade de acesso a informações mais específicas dificultam a elaboração de uma tabela mais completa e a comparação entre as informações. Além disso, os dados utilizados para representar Montevideu se referem à escala nacional uruguaia o que pode ser indevido em uma análise mais rigorosa; outra dificuldade foi a falta de correspondência nas datas de coleta dos mesmos. No nosso exemplo, a intenção é ilustrar de forma comparativa o decréscimo de importância do setor industrial nas duas metrópoles através da representação de um momento de intensa ocupação da mão de obra na indústria manufatureira e outro de decréscimo da mão de obra nesse mesmo ramo industrial. Acreditamos que com essa característica a informação não acarreta dano maior à análise. De outro lado, a Área Metropolitana de Montevideu corresponde a três dos 19 departamentos uruguaiois– Montevideo, San Jose e Canelones, e concentra 59% do total de habitantes do país. A concentração populacional na capital corresponde a quase 40% da população do Uruguai - Tabela 19.

O período ilustrado corresponde à grande transformação econômica. Nele, o setor de serviços adquire significativa representatividade nas antigas cidades industriais. Ao mesmo tempo, fatores externos de reordenamento do espaço mundial e da organização produtiva interferem de forma diferenciada nos territórios metropolitanos estudados. Em Porto Alegre se observa a desconcentração do setor industrial

propiciada primeiramente pelos investimentos e políticas de metropolização oriundas do governo Federal no momento de configuração das regiões metropolitanas brasileiras – a partir do final dos anos 1960. Após, os novos arranjos do setor industrial em escala mundial e o conseqüente reordenamento do espaço de produção nacional afirmaram Porto Alegre e região como uma centralidade e propiciaram a inclusão e o incremento de outras espacialidades industriais no Rio Grande do Sul.

Tabela 19 - Evolução do Número de Habitantes em Montevidéu e Total de Habitantes Uruguai, 1963-1996 – nº absoluto

Local	1963	1975	1985	1996	2011
<b>Montevidéu</b>	1.202.757	1.237.227	1.311.976	1.344.839	1.292.357
<b>Uruguai</b>	2.595.510	2.788.429	2.955.241	3.163.763	3.251.526

Fonte: INE – Instituto Nacional de Estadística. Elaborado pela autora. Colaboração de Paulo Soares.

As transformações econômicas e políticas dos anos 1990 no Brasil que se expressam na reestruturação dos processos de produção, na ampliação dos mercados nacionais e internacionais, nas privatizações e na intensificação dos investimentos estrangeiros nos setores econômicos nacionais, foram fatores determinantes das modificações dos espaços das grandes cidades brasileiras onde, prioritariamente, se concentraram as indústrias e a produção. A Região Metropolitana de Porto Alegre está integrada nestas transformações. Conforme Benko (2001)

[...] trata-se de uma recomposição dos espaços: os espaços clássicos – nos quais os sistemas econômico, social e político evoluíram praticamente ao longo de todo século – estão se deslocando ao mesmo tempo para cima e para baixo. (BENKO, 2001, p.7)

Estes deslocamentos “retiraram” os Estados nacionais do centro da organização geopolítica do mundo, possibilitando ao capital internacional, em grande medida, se desprender das articulações com eles estabelecidas anteriormente, passando a fazê-las diretamente com os governos e empresários locais e com os blocos econômicos, em conformidade com seus objetivos e/ou interesses. Sobre os impactos socioespaciais da globalização na Região Metropolitana de Porto Alegre, Soares y Ueda (2002) consideram que dois tipos de investimentos são observados a partir da metade da década de 1990:

De aquisição (y en menor escala de asociación) a los grupos económicos locales con importantes posiciones en la economía gaucha e brasileña; y de nuevas inversiones aprovechando las ventajas comparativas de Rio Grande do Sul en términos sociales (calificación de la fuerza de trabajo y mercado consumidor), espaciales (infraestructuras) y geoestratégicas (situación con relación a Mercosul y Chile) (Soares y Ueda, 2002, p. 517).

Os novos investimentos trazem também novos espaços de produção que segundo os autores tendem à concentração na Região Metropolitana, buscando competir principalmente na escala denominada por Benko (2001) como supranacional.

Desde 1996 instalaram nuevas plantas en La RMPA corporaciones como General Motors (Gravataí), Goodyear (Glorinha), Dell Computers (Alvorada), Coca-Cola (Porto Alegre), cervecerías Brahma (Viamão) y Molson (Gravataí), British Tobacco (Cachoeirinha) y Motorola (Porto Alegre) (Soares y Ueda, 2002, p.517 – adaptado).

A concentração nas proximidades da metrópole pode ser explicada pela garantia de acesso a infraestruturas não disponíveis em outras localidades: a infovia (rede de fibra ótica); o acesso para entrada e saída de produtos e matérias primas; o acesso a corredores de importação/exportação; e, a ausência de espaço dentro dos limites políticos da capital para a instalação de unidades de produção. A escolha da localização, depois de definido o mercado de inserção (no caso da RMPA, o Mercosul), se dá a partir de vantagens fiscais e materiais oferecidas pelo estado e, principalmente, pelos municípios que acabam elaborando uma série de facilidades para tornarem-se mais atrativos.

Em Porto Alegre, o momento atual é de grandes investimentos por parte do capital imobiliário. A região historicamente industrial da metrópole, tradicionalmente conhecida como Quarto Distrito, é um dos alvos dos novos investimentos : ela é a “porta” de entrada e de saída da cidade por via rodoviária e aeroviária; possui antigos prédios industriais passíveis de reutilização (disponibilidade de solo); a maioria de suas edificações é horizontal (baixo adensamento populacional).

Montevideu, segundo Soares (2000), foi durante décadas um dos principais centros culturais da América Latina, principalmente quando o Uruguai era conhecido como Suíça sul-americana. Nesta escala, Artigas (2002) a relaciona com outros centros urbanos da América Latina: Porto Alegre, Rosario, Córdoba. As transformações das cidades latino-americanas, especialmente desde os anos 1960, onde o êxodo rural

produziu fenômenos de adensamento populacional nos principais centros urbanos, e a necessidade de políticas territoriais como as desenvolvidas na Região Metropolitana de Porto Alegre, não foram observadas em Montevideu:

Montevideo se transforma sin haber transitado por los típicos procesos latinoamericanos en virtud de los cuales las áreas metropolitanas crecieron y se expandieron con fuerte incorporación de inmigración rural, que contribuyó de modo decisivo al crecimiento de los niveles de segregación y marginación social y territorial (Artigas, 2002, p. 2).

Enquanto os principais centros urbanos brasileiros viviam nos anos 1960 a intensificação de seu contingente populacional, e o Brasil tornava-se um país com a maioria da população vivendo nas cidades, no Uruguai se vivia um processo de relativa estagnação do crescimento demográfico. Neste período toma vulto a emigração que

[...] implica una pérdida de potencial humano de extremado valor: el Uruguay se encarga de crear y formar mano de obrar barata y calificada para otros países (Aguiar, 1983 apud Caetano y Alfaro, 1995, p. 229).

Ainda, sobre as características da população migrante, o autor descreve:

[...] la emigración fue mayor entre los hombres que entre las mujeres, entre la población con edades medias –‘adultos jóvenes’- que entre la de edades mayores, entre la población urbana que entre la población rural, entre la población con instrucción media y superior que entre la población con instrucción primaria, entre las personas que tenían una previa experiencia laboral que entre aquéllas que no tenían, entre asalariados más o menos calificados del sector privado, obreros calificados y profesionales, que entre los empleados públicos y de comercio [...] (Aguiar, 1983 apud Caetano y Alfaro, 1995, p.228).

Após vinte anos de ditadura militar, os últimos anos do século passado trouxeram novas expectativas de recomposição econômica, política e social para o país. O “Plan de Ordenamiento Territorial” implementado na metrópole desde 1998, traz consigo a expectativa de reapropiação do território por parte da população. Nele, são desenhados cenários possíveis de desenvolvimento para Montevideu do século XXI<sup>49</sup>. O cooperativismo foi a alternativa de muitos trabalhadores das empresas uruguaias que fecharam as portas desde os anos 1980:

---

<sup>49</sup>El Plan Montevideo es un trabajo conjunto de la Intendencia de Montevideo y la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Obras Públicas y Transporte y su Dirección General de Ordenamiento del Territorio y Urbanismo, teniendo a frente el geógrafo Florencio Zoido Naranjo, Catedrático de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Sevilla (Soares, 2000, p. 1).

El proceso de recuperación de empresas tiene sus raíces en los años ochenta cuando los obreros de la textil La Aurora y los empleados de Promopez intentaron mantener sus fuentes laborales tras el cierre de ambas firmas (Confederación Uruguaya de Entidades Cooperativas, 20/12/2005).

Nos anos 1990, as metalúrgicas retomaram a iniciativa pioneira que, então, já havia fracassado. O número de empresas cooperativadas pelos trabalhadores aumentou com a crise enfrentada em 2002:

En relación al proceso de quiebra que precedió a la recuperación, la socióloga detalló que este se asentó en tres variantes: mala gestión, deudas costosas y carencia de inversión en el sistema de producción. "Todas estas empresas tenían enormes adeudos con el BROU, pero igual se le otorgaban substanciosos créditos", afirmó (Confederación Uruguaya de Entidades Cooperativas, 20/12/2005).

Até o ano de 2005, a legislação uruguaia não possuía regulamentação para esse tipo de associação. Mesmo assim, ao final do período previsto para a primeira etapa do “Plan Montevideo”, as cooperativas haviam aumentado de número.

Actualmente son 18 las empresas que tras cerrar pasaron a ser gestionadas por sus trabajadores. La gran mayoría de ellas se localizan en Montevideo, pero hay experiencias destacables en Salto, Lavalleja y Canelones. En total suman más mil puestos laborales. Los emprendimientos comprenden los más variados rubros, como ser la fabricación y reciclaje de artículos plásticos, textil, vestimenta, vidrio, gráfica, curtiembres, alimentos y bebidas hasta llegar a servicios financieros. Por otra parte, al día de hoy se dan los pasos iniciales para que una fábrica de polímeros de San José, y otra de baldosas en la capital que reabran sus puertas bajo esta modalidad (Confederación Uruguaya de Entidades Cooperativas, 20/12/2005).

Os cemitérios industriais fazem parte do tecido urbano de Porto Alegre e Montevideú. Em nosso entendimento, a presença de cemitérios industriais nas duas metrópoles, demonstra que esta tipologia não está especificamente relacionada com o nível de inserção dos territórios no atual momento de acumulação do capital na escala mundial.

Os cenários descritos para Porto Alegre e Montevideú podem ser exemplificados com o uso atual das edificações de duas indústrias têxteis que durante o século XX atuaram nos seus territórios: a têxtil La Aurora e a Companhia Fiação de Tecidos Porto Alegrense – FIATEC. Os dois exemplos demonstram diferentes funções dos cemitérios industriais nas centralidades metropolitanas.

A importância da indústria têxtil no Uruguai durante a primeira metade do século XX é relatada por vários autores: Caetano y Alfaro (1995); Camou y Maubrigades (2009); Bertino y Camou (2003); Acuña (2005). A indústria têxtil La Aurora iniciou suas atividades em 1910 e, na década de 1930, era a segunda maior indústria uruguaia no ramo. Suas edificações estão entre as ruas Uruguayana e República Francesa, próximas da via férrea, na área da primeira ocupação industrial em Montevideu. Nos anos 1980, a falência da empresa fez com que seus trabalhadores se organizassem de forma pioneira em uma cooperativa.

As edificações de La Aurora estão localizadas no Bairro Capurro, no eixo rodoviário entre as avenidas Eugenio Garzón e Luis Batlle Berres, definida como “área testigo Nuevo Paris” região prevista para a implantação do projeto. Em 2008, visitamos parte da região, especialmente as instalações de La Aurora. O informante que consultamos relatou sobre o momento em que a indústria funcionou como cooperativa e sobre o posterior uso de suas instalações: uma parte do edifício principal estava alugada como depósito, outra parte estava ocupada por pequenas indústrias (gráfica, por exemplo), uma segunda permanecia “abandonada” e outra, ainda, ocupava meio quarteirão e estava destinada à locação.

Em 2011, retornamos ao local e verificamos a permanência das observações anteriores, exceto em relação a edificação destinada ao aluguel: a empresa EMS Ship Supply, do grupo norueguês Eitzen Group, ocupava as instalações. A empresa trabalha com o abastecimento de navios e podemos relacionar sua presença a importância das atividades portuárias em Montevideu.

Embora o projeto de construção de moradias nas antigas instalações de La Aurora não tenha sido efetivado, a presença de uma empresa vinculada ao comércio internacional de mercadorias em parte de suas instalações demonstram a participação de sua antiga espacialidade industrial nas lógicas de atuação global da economia. Este fato parece demonstrar uma das formas possíveis de inserir os cemitérios industriais, mesmo em espaços localizados à margem das dinâmicas de acumulação predominantes nos grandes centros, como Montevideu. Nas Figuras 42, 43, 44, 45 e 46 estão ilustradas as instalações de La Aurora no ano de 2011, onde é possível observar as três situações descritas acima sobre o atual e diverso uso de

suas instalações. Os três edifícios estão localizados próximos um do outro, formando um mesmo conjunto - Figura 47.



Figura 42: Edificação principal de La Aurora (Uruguai)  
Fonte: Foto da autora.

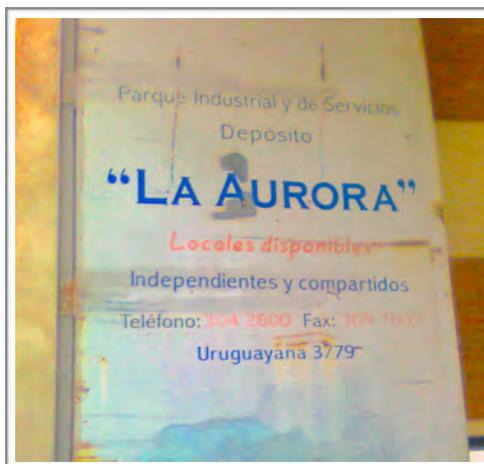


Figura 43: Detalhe da porta de entrada de La Aurora.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 44: Edifício desocupado de La Aurora.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 45: Edifício de La Aurora utilizado pela EMS Ship Supply.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 46: Detalhe do nome da empresa no muro do edifício.  
Fonte: Foto da autora.



Figura 47: Conjunto de edificações de La Aurora.  
Fonte: Google Maps.  
Elaborado pela autora.

Em La Aurora, está representada uma das formas da Lógica Global de inclusão dos cemitérios industriais que procuro descrever nesta nesta seção, mas também está presente em suas edificações a Lógica Local, através “Parque industrial y de Servicios - Depósito” instalado na sua edificação principal - Figuras 42 e 43. A Lógica Local será retomada na seção 5.3.

A Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense - FIATECI iniciou suas atividades em 1891, não acompanhou o deslocamento industrial do centro metropolitano, permanecendo em atividade no Quarto Distrito de Porto Alegre por mais de um século. A Entre um dos fundadores da FIATEC, está Manoel Py, que além de sócio majoritário da empresa era um dos principais acionistas da Companhia Predial e Agrícola, principal loteadora das chácaras do Quarto Distrito. As atividades industriais foram desenvolvidas na Rua Voluntários da Pátria até maio de 2010, depois foram transferidas para nova planta no município de Canoas (RMPA). A VONPAR, empresa que possui franquia da Coco-Cola e atua no segmento bebidas e alimentos, adquiriu as antigas instalações da FIATECI. Antes da nova planta

localizada na Av. Assis Brasil, a VONPAR ocupava área ao lado da FIATECI - Figura 48. As edificações da antiga fábrica de bebidas e da antiga têxtil formam o cemitério industrial que o originou o empreendimento ROSSI/FIATECI.

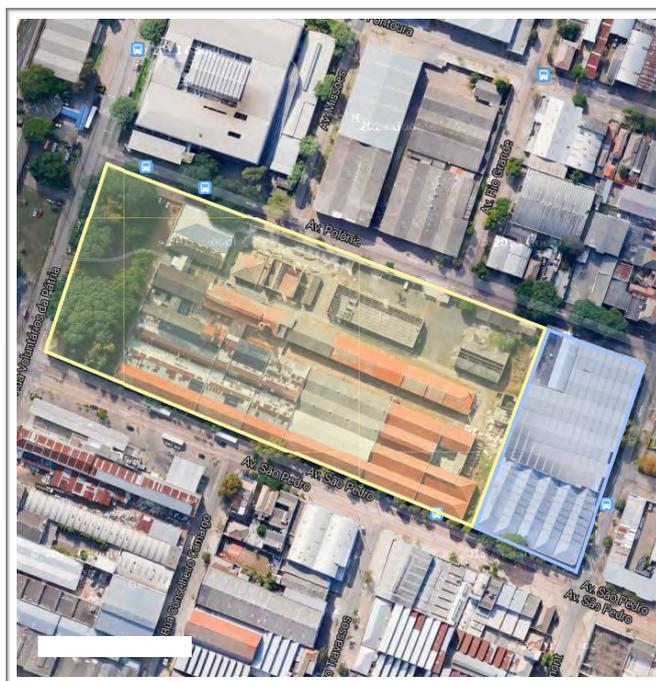


Figura 48: FIATECI (amarelo) e Vonpar (azul)  
Fonte: Google Maps

O Projeto FIATECI-VONPAR, elaborado pela Rossi e pela Construtora Tedesco foi anunciado em 2009, e na sua apresentação a questão da necessidade de revitalização do Quarto Distrito é significativa, estando presente durante toda a campanha de vendas.

#### Revitalização

O Projeto Fiategi-Vonpar é a consolidação da vontade de criar algo realmente novo e sensacional em um grande terreno no Bairro Navegantes, Para isso, uniram-se a Rossi Residencial, a Tedesco Construtora e Ronaldo Rezende Arquitetos, todos com larga experiência e sucesso em projetos pioneiros. Frequentemente atuam em conjunto em projetos pela cidade e pelo país, surpreendendo investidores devido ao alto nível de suas realizações . Esta parceria reflete em um produto singular, que vai inaugurar uma nova etapa arquitetônica na cidade. (PROJETO FIATECI-VONPAR, 2009, s/p)<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Disponível em <www.skyscrapercity.com>, acesso em 13/03/2014.

Embora no anúncio a localização esteja como Bairro Navegantes, as instalações da FIATECI encontram-se no Bairro São Geraldo, a denominação Navegantes costuma ser utilizada para designar a região. A VONPAR Alimentos comprou, em 2010, a fábrica de chocolates Neugebauer. Em 2013, as instalações industriais foram transferidas para Arroio do Meio, próximo da aglomeração urbana de Lajeado-Estrela. Conforme Soares (2010), esta nova localização é uma tendência relacionada com as transformações da metrópole:

[...] no atual estágio da metropolização no Rio Grande do Sul, a região metropolitana de Porto Alegre passa por significativas transformações, as quais repercutem também nas aglomerações urbano-industriais do seu entorno. Assim, as aglomerações urbanas de Caxias do Sul, Lajeado-Estrela e Santa Cruz do Sul também apresentam mudanças importantes na sua estrutura sócio-espacial. A expansão do tecido metropolitano e das condições gerais de produção possibilita que as unidades fabris se desconcentrem pelo entorno metropolitano, enquanto que as infra-estruturas de comunicação e informação permitem que as atividades de gestão sejam reforçadas no espaço interior da metrópole. (SOARES, 2010, p. 14)

As duas aquisições de antigas edificações industriais realizadas pela VONPAR em Porto Alegre, e a já concretizada associação entre seu capital industrial e o capital imobiliário das construtoras do Projeto FIATECI-VONPAR, indicam dois movimentos:

- 1) a permanência da associação de diferentes capitais na constituição do espaço interno da metrópole, como apontado por Strohaecker (2005) para o final do século XIX;
- 2) a possibilidade de um novo projeto imobiliário articulado pela VONPAR no Quarto Distrito, nas antigas instalações da Neugebauer.

O projeto original da FIATECI previa quatro torres residenciais, reduzidas para três, com dezoito andares. Além das moradias verticalizadas, o projeto possui um edifício de escritórios e uma área comercial. Atualmente, ele é denominado ROSSI-FIATECI, e o viés da inovação procurou contemplar um modelo de morador cosmopolita, “descolado”, conectado com o imaginário de regiões que representam grandes centros urbanos atuais. Na Figura 49, a localização do projeto.



Figura 49: Localização do projeto ROSSI-FIATECI Modificado.

Na Figura 50, a reprodução de folder de divulgação do projeto procura ilustrar as considerações acima, e na Imagem 36 a localização com fotomontagem do projeto.



Figura 50: Folder de divulgação ROSSI-FIATECI. Fonte: Arquivo da autora.

Em 2011, havia uma central de vendas nas instalações do FIATECI, com apartamentos decorados onde era reproduzida a ideia cosmopolita na decoração - Figuras 51, 52 e 53. As torres residenciais são ilustradas na Figura 54.



Figura 51: Decoração sala de estar.  
Fonte : Foto da autora.

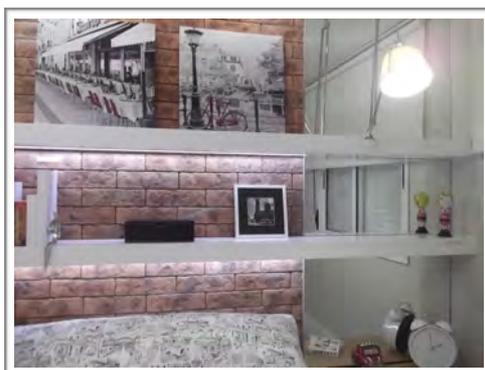


Figura 52: Decoração dormitório  
Fonte : Foto da autora.



Figura 53: Decoração banheiro.  
Fonte : Foto da autora.



Figura 54: Edifícios em construção - Projeto ROSSI/FIATECI  
Fonte: Foto da autora.

As Figuras 55 a 59 reproduzem as antigas formas do cemitério industrial, antes e durante o período das obras.



Figura 55: Cemitério industrial FIATEC/ 2011  
Fonte: Foto da autora.



Figura 56: Cemitério industrial FIATEC/ 2011  
Fonte: Foto da autora.

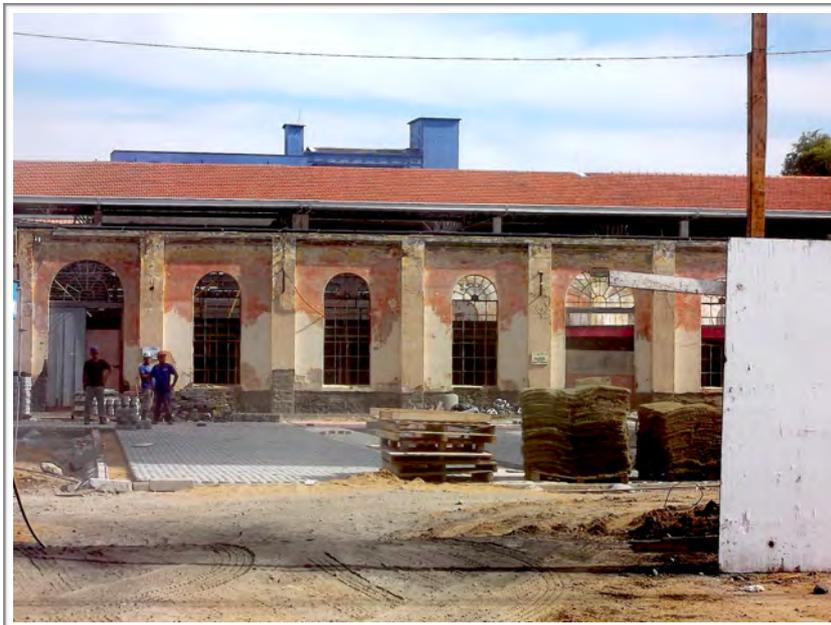


Figura 57: Obras do Projeto ROSSI/FIATECI  
Fonte: Foto da autora



Figura 58: Obras Projeto ROSSI/FIATEC  
Fonte: Foto da autora.



Figura 59: Obras Projeto ROSSI/FIATEC  
Fonte: Foto da autora.

Porto Alegre, enquanto espacialidade incluída nos processos dinâmicos do atual momento de acumulação do capital, possui um mercado consumidor que permite ao capital imobiliário investir em projetos de moradia, absorvendo demandas e conceitos diversificados e condizentes com os possíveis anseios de consumo. Em Montevideu, embora haja por parte da Intendência a disposição de incluir as antigas espacialidades industriais em processos urbanos de renovação, sua condição periférica no momento atual de acumulação global não a coloca como um lugar de potencial consumo imobiliário. Mesmo assim, esta condição não é impedimento para que demandas econômicas globais de circulação e consumo incluam seus cemitérios industriais no novo período produtivo. Os dois exemplos exemplificam a inclusão dos cemitérios industriais na metrópole através de lógicas globais.

## **5.2 Lógica Regional**

Na Lógica Regional de inclusão dos cemitérios industriais nas dinâmicas da metrópole consideramos que sua nova função está comprometida com interesses econômicos e sociais que buscam atender demandas regionais. No trabalho de campo, identificamos dois cemitérios industriais com esta característica.

O primeiro são as antigas instalações do complexo industrial Renner. A primeira indústria Renner foi uma tecelagem em São Sebastião do Caí (1911). Em 1914, A. J. Renner instala uma fiação em Porto Alegre, no Bairro Navegantes e, em 1916, transfere a tecelagem para a capital. A partir de então, houve uma grande diversificação da produção e, segundo Singer (1968):

A firma acabou constituindo-se na maior empresa verticalmente integrada da América do Sul, reunindo nela fiação, tecelagem, acabamento do tecido, confecção de roupa, distribuição e venda a varejo das mesmas; 40 anos depois da fundação, contava a indústria, somente em seu núcleo central: hortos florestais, usinas termelétricas, hidráulica e filtros para produção de água tratada, fábrica de sabões neutros para uso fabril e doméstico, depósito de lãs, lavanderia, tinturaria, fiação cardada e penteada, tecelagem, acabamento de tecidos de lã, estações experimentais para cultura e seleção de sementes, usinas para produção de fibras e demais seções para produção de tecidos de puro linho, corte e confecção de roupas, curtume, fábrica de calçados, de tecidos e couro e fábrica de feltros técnicos e para uso doméstico. (SINGER, 1968, p. 166)

Acompanhando os movimentos de expansão da espacialidade industrial da capital, nos anos 1950, a Renner & Hermann (tintas e óleos) e a E. J. Renner (louças e cerâmicas) estavam listadas entre as indústrias que se deslocaram para as áreas industriais do Passo da Areia e do Passo da Mangueira, região Nordeste da capital. As indústrias Renner seguiram acompanhando os movimentos locacionais e econômicos necessários para que continuassem se expandindo. A Tintas Renner e a Renner & Hermann, por exemplo, deslocaram suas plantas para Gravataí. No Bairro Navegantes, as antigas instalações do complexo industrial abrigam o Shopping DC Navegantes, especializado em artigos de decoração. Na área também existem: um centro universitário; escritórios de empresas; teatro; casa de shows; empresas de ônibus e transporte; outros serviços - Figuras 60 e 61. Em atividade de campo, o informante relatou a frequência de público regional para os serviços oferecidos. O público mais numeroso no Shopping é de arquitetos, decoradores e pessoas com interesse nos artigos de decoração. A casa de shows sertanejos também atrai grande público do interior do Estado durante os eventos que realiza.



Figura 60: DC Shopping - Rua Frederico Mentz

Fonte: Foto da autora.

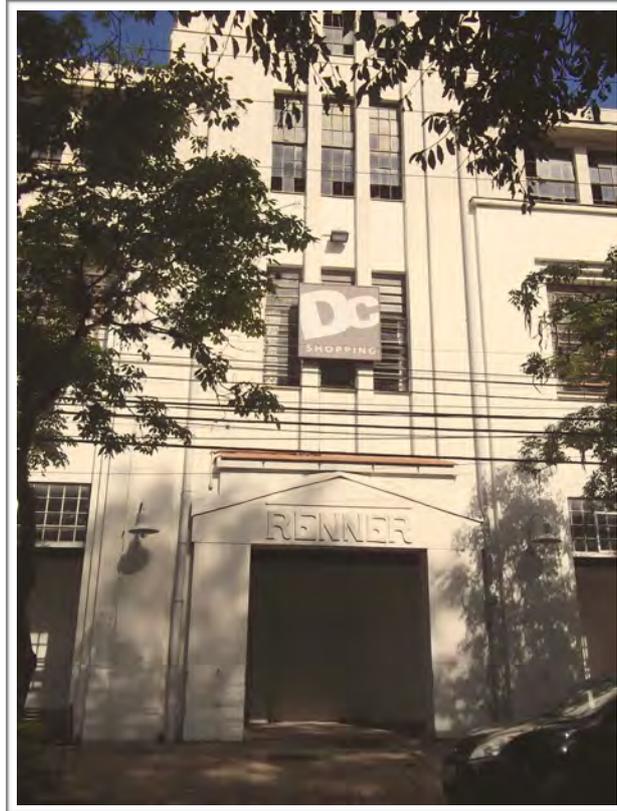


Figura 61: DC Shopping - Rua Frederico Mentz  
Fonte: Foto da autora.

Alguns exemplos de empresas localizadas na antiga área da indústria auxiliam na caracterização da Lógica Regional: duas empresas de ônibus localizadas na área do cemitério industrial realizam suas viagens transportando passageiros para os municípios do interior do Estado. São elas: Univias e Ouro e Prata.

Ao lado do DC Shopping, está outro cemitério industrial que caracterizamos como de Lógica Regional. Ele corresponde as antigas instalações da Cia. Industrial Rio Guahyba. A indústria iniciou suas atividades em 1919, mas originou-se da associação de outras duas:

Em 1908, Oscar Schaitza fundou uma modesta fábrica de tecidos na Rua Stock (atual rua México), próxima ao antigo Prado Navegantes. Em 1918, com capital comercial, a firma F. G. Bier & Cia. adquiriu a empresa transformando-a, no ano seguinte, em sociedade anônima e com a denominação Fábrica Rio Guahyba S. A. (STROHAECKER, 1991, p. 87)

Em 2005, a empresa encerrou suas atividades por questões vinculadas as alterações do mercado. Ela é uma das sessenta empresas selecionadas na amostra analisada no Capítulo 4. Em 1971 possuía 898 empregados e, no Cadastro Industrial da FIERGS de 1982/1983, constam 980 empregados. Na década de 1980, a indústria começa a diminuir o número de trabalhadores. Conforme o Cadastro Industrial de 1991/1992, o número de empregados foi reduzido para 592 - Imagens 62 e 63 (não há permissão para fotografar no interior da empresa, por isso a tela no primeiro plano da foto).

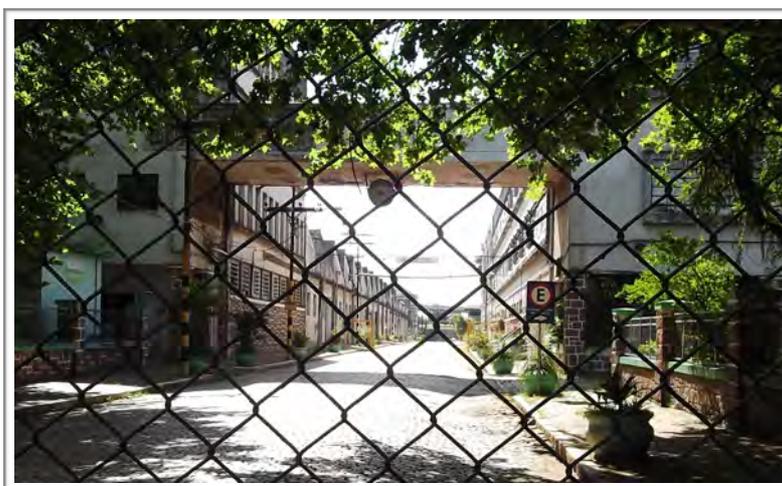


Figura 62: Rio Guahyba/Cetraliq  
Fonte: Foto da autora.



Figura 63 - Rio Guahyba/CETTRALIQ  
Fonte: Foto da autora.

Antes do encerramento das atividades da Rio Guahyba, outra empresa começa a atuar no mesmo local, aproveitando a estrutura já existente de tratamento de água que era utilizado pela antiga têxtil. Em 2004, a CETTRALIQ - Central de Tratamento de Efluentes Líquidos, inicia suas atividades. A empresa presta serviços a outras indústrias no tratamento da água residual. Há uma legislação ambiental específica a ser seguida pelas indústrias, fiscalizada pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental - FEPAM, e este é um dos motivos para a demanda.

A CETTRALIQ - Central de Tratamento de Efluentes Líquidos Ltda. começou a operar em 2004, desde então com uma importante e crescente atuação no segmento de sistema centralizado de tratamento de efluentes líquidos para terceiros, recebendo efluentes da grande maioria das pequenas, médias e grandes empresas do Estado do Rio Grande do Sul, dos diversos segmentos de mercado.

A CETTRALIQ surgiu para o tratamento de efluentes líquidos de terceiros, sendo indicada como alternativa para solução de tratabilidade, quando as empresas não possuem condições técnicas para fazê-lo. (Disponível em: [www.cettraliq.com.br](http://www.cettraliq.com.br), acesso em 12/03/2014)

A lista de fornecedores e de clientes da empresa contempla empresas localizadas em Porto Alegre, Região Metropolitana e interior do Rio Grande do Sul. A atuação de acordo com a Lógica Regional pode ser relacionada com pelo menos dois fatores: 1) a grande demanda pelo serviço prestado na escala regional; 2) a dificuldade de transportar efluentes em longa distância, pelo custo do transporte, e pela necessidade de solicitar autorização aos órgãos de controle ambiental de cada jurisdição estadual por onde passar.

Os dois cemitérios industriais analisados como exemplos da Lógica Regional - Complexo Renner e Rio Guahyba, localizam-se no Bairro Navegantes, um ao lado do outro, como demonstra a Figura 64, onde em destaque está a Rio Guahyba. No primeiro, a lógica se expressa em empresas comerciais e/ou prestadoras de serviço, como as empresas de ônibus. Nos segundo, ela está vinculada a produção industrial, atendendo a demanda impulsionada pela legislação ambiental do Estado na produção de água limpa.



Figura 64: Rio Guahyba/CETTRALIQ e DC Shopping  
Fonte: Google Maps.

### 5.3. Lógica Local

Esta lógica estrutura-se de forma restrita ao interior da metrópole, a porções de seu espaço, na escala do bairro. Ela procura atender e gerar valor a partir das necessidades diárias dos moradores de um lugar específico.

O cemitério industrial da Auto Vidros Metal Cromo Ltda. - Morbest, está localizado no Bairro São Geraldo, rodeado de pequenos edifícios de moradia que pelo tempo de construção não possuem área para estacionamento ou espaço para guardar os veículos dos moradores - Figura 65. A empresa iniciou suas atividades nos anos 1940, como uma fundição e logo expandiu-se com a especialização na fabricação de peças para automóveis. Além da unidade fabril, possuía uma loja na Avenida Farrapos para venda de seus produtos.



Figura 65: Edificação Auto Vidros Metal Cromo Ltda. - Morbest

Fonte: Foto da autora.

Na Figura 66 está ilustrada a capa de um catálogo de vendas da empresa. Esta Figura está disponível em um blog de carros antigos e, junto a ela, outras informações sobre a Morbest que reproduzimos aqui:

São páginas de um catálogo de peças e acessórios para automóveis, provavelmente datado de 1951 ou quase, da Morbest Acessórios, empresa que operou no Rio Grande do Sul com grande êxito, pelo que se nota.

[...]

A primeira coisa que me chamou a atenção foi o fato de ter existido um fabricante com uma linha tão vasta de acessórios automotivos em atividade no Brasil, com uma infraestrutura de produção, vendas e distribuição tão profissional, como se pode perceber.

[...] as páginas do catálogo relativas ao Ford 51, que junto com o Chevrolet do mesmo ano ilustram a capa do catálogo. Juntos, eram seguramente a maior parcela da torta nacional, recém desembaraçada dos EUA. O interessante, repito, é que a Morbest fornecia absolutamente todos os cromados e frisos do Ford. Passei o olho na lista de peças e não dei falta de nenhum.

[...]

Por fim, perguntei ao Luiz como teria sido a qualidade dos produtos da Morbest, e ele me disse que eram muito bons. Ele se lembra dos comentários elogiosos do pai, que comprou em pelo menos uma ocasião peças para um auto da família e gostou do que recebeu.

[...]

Perguntei isso por que os equivalentes cromados americanos, notoriamente os equipados na linha de 1951, eram muito ruins, em poucos meses tinham que ser refeitos. Isso se deve ao racionamento de

materiais nobres, como é o caso do cromo, necessários ao esforço de guerra, no caso, a da Coréia, onde os americanos se meteram naquele ano. (Disponível em <carrosantigos.wordpress.com>, acesso em 13/01/2014)



Figura 66: Capa catálogo Morbest

Fonte: <carrosantigos.wordpress.com>

No mesmo blog, há o depoimento do filho de um dos funcionários da empresa:

Quanto a Morbest ou a razão social AUTO VIDROS METAL CROMO LTDA, a qual meu pai trabalhou desde 1955 até 1985, como torneiro ferramenteiro, tenho a dizer que no auge da fábrica, tinha 120 empregados. Tinha até uma loja própria na Av. Farrapos, esquina Rua Berlim, também aqui em Porto Alegre. Na década de 80, com a diminuição dos cromados a empresa começou a passar por dificuldades e também por que não evoluiu como os carros (acessórios em plástico). No início dos anos 90, fechou de vez. Hoje o prédio ainda existe e serve como garagem. Os maquinários e matrizes das peças foram vendidos pro ferro velho ou entregues em leilões para pagamento de dívidas. (Disponível em <carrosantigos.wordpress.com>, acesso em 13/01/2014)

No Cadastro Industrial de 1971, o número de funcionários descrito era de setenta, o período citado acima deve ter sido anterior ao mesmo. Em um dos pavilhões da antiga indústria, funcionou por algum tempo uma fábrica de formulários contínuos que acabou incendiando. Os prédios dos dois terrenos atualmente estão unificados e são utilizados como estacionamento, com vagas alugadas para os moradores do bairro. Há também, no lado de frente para a rua, apartamentos estilo quarto e sala destinados ao aluguel. A Lógica Local está representada na Morbest pela função

exercida nas demandas da comunidade onde está inserida, e por gerar valor a partir das mesmas.

Os cemitérios industriais no Quarto Distrito não restringem-se aos exemplos citados nesta pesquisa. Durante conversa com informante sobre a Morbest, o mesmo apontou a localização de antigas indústrias na vizinhança. O registro de algumas informações está na Figura 67, onde é possível perceber a antiga espacialidade industrial em que estava inserida a indústria, representada em tom amarelo. Na quadra ao lado da mesma, observando a Figura 54, o cemitério industrial das Massas Adria. Na Av. Pernambuco havia uma fábrica de erva-mate nos anos 1960, o prédio ainda é o mesmo. Na Av. Pará, a antiga edificação de Moschetti Embalagens, atualmente localizada em Canoas. Na Av. Viena, funcionou uma fábrica de tesouras.

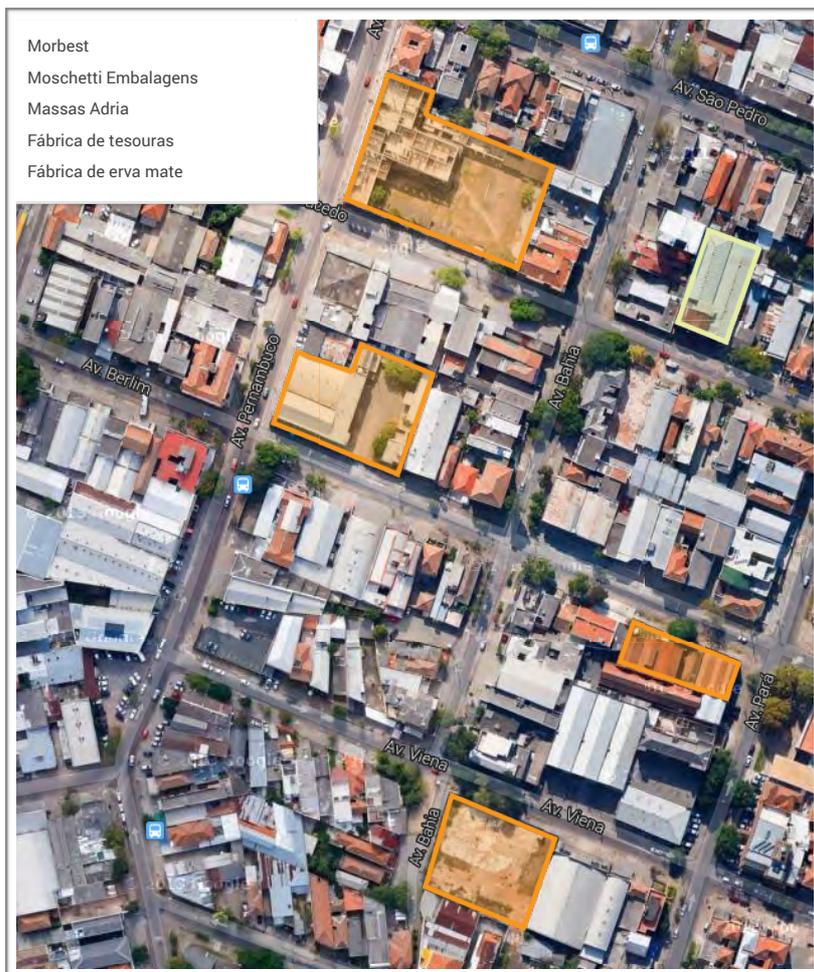


Figura 67 - Localização cemitério industrial Morbest  
Fonte: Google Maps.  
Elaborado pela autora.

## CONCLUSÃO: OS CEMITÉRIOS INDUSTRIAIS NA METRÓPOLE

A complexidade espacial da metrópole se configura como um desafio. Ao longo do último século, as transformações decorrentes dos processos sociais que moldam e estruturam suas formas e conteúdos, sobre os quais nos debruçamos para analisar nesta pesquisa, foram intensas. Porto Alegre, neste período, transformou-se em cidade industrial e acompanhou os processos de transcendência dessa condição, expandido seus limites para além da formalidade territorial.

Seus cemitérios industriais constituem parte desse processo. Enquanto formas herdadas, ou rugosidades são, além do testemunho de sua época, parcela do porvir. Ao fazer esta colocação, consideramos que os processos e interações que articulam as instâncias da sociedade - o espaço, a economia e a instância cultural-ideológica, expressam-se nas formas de inclusão dos cemitérios industriais.

A propriedade das afirmação de Santos (1985) sobre a materialização da sociedade, representada pelo espaço geográfico que se constitui em diferentes tempos, é expressa também nas relações e destinos dos cemitérios industriais dentro do tecido urbano. Isto pode ser exemplificado com os motivos elencados para que esta tipologia espacial possa se constituir. A realocação industrial, as falências e questões judiciais, as associações de diferentes indústrias e/ou empresas, representadas pelas formas cemitérios industriais são também a representação das dimensões econômicas e culturais-ideológicas articuladas em diferentes conjunturas de poder.

Nos exemplos estudados em Porto Alegre, a articulação dos investidores conectados com a movimentação global do capital, à procura de uma relativa valorização das espacialidades que anteriormente possuíam como prioridade a função industrial é demonstrada através do projeto de (re)valorização do Quarto Distrito. Há um desejo social de qualificação das estruturas urbanas dessa espacialidade consolidada, que converge com os discursos de mediação promovidos pelo poder público entre os dois interesses distintos. Discurso,

necessidade de gerar valor e desejo social em convergência, não pressupõem a incorporação homogênea dos cemitérios industriais em novas estruturas e relações.

Assim como na estrutura mundial os espaços são incorporados em diferentes níveis no sistema produtivo, na metrópole, escala local de reprodução do desenvolvimento desigual, isto se repete. Temos então, uma diferenciação das lógicas de inclusão, que são expressas por dinâmicas de compreensão e apreensão de possibilidades diferenciadas.

Ao grande capital, capaz de se associar interna e externamente mobilizando diferentes setores, cabem as transformações de maior intensidade expressas na paisagem. No atual momento, antes de serem reguladas pelo movimento social, esbarram nas regulamentações construídas pelo arcabouço cultural construído local e nacionalmente.

Nesse discurso ou, com esta lógica, se estruturam novas formas e conteúdos que podemos representar pelo projeto Rossi/Vonpar/Fiateci e por novos projetos já anunciados, como a área comercial e residencial que será construída pelo deslocamento da fábrica de geradores Stemac, no próximo período. E, ainda, provavelmente com a antiga edificação da fábrica de chocolates Neugebauer, adquirida pela Vonpar em 2010, e transferida para a cidade de Arroio do Meio, região de expansão da cidade-região global.

Estes grandes projetos são colocados na pauta de discussões da cidade, pelos mais variados tipos de mídia e desencadeiam repulsas e aceitação, mas antes de tudo, estes discursos tornam homogêneos espaços desiguais. E, as lógicas atuantes regional e localmente são absorvidas na condição de coadjuvantes da construção do espaço geográfico da metrópole. A artificial importância construída pela lógica global de inclusão dos cemitérios industriais é, por si, fator de desvalorização do espaço diferenciado. E este, ao mesmo tempo, é sua condição.

Nas análises realizadas, ficam evidentes as contradições entre o discurso consensual e a heterogeneidade espacial, que precisa ser negada para que se concretize a diferenciação de valor. Analisar o espaço geográfico atual da metrópole

sem compreender suas diferenciações, suas extensões e distensões com integrantes de um mesmo processo não parece ser possível.

As lógicas regional e local sustentam, em suas escalas, a possibilidade da lógica global. Assim como em fins do século XIX, a estruturação de Porto Alegre como cidade industrial foi possível pela necessidade de complementação da inclusão do espaço nacional no momento tecnológico da economia mundo.

No primeiro capítulo apresentamos a formação da espacialidade industrial em Porto Alegre, possibilitada naquele momento pela presença do capital comercial aplicado na construção das indústrias, muitas vezes, associado ao capital bancário. Junto a isso, entre os imigrantes europeus haviam os que acumularam conhecimento técnico e possuíam capital próprio para implantar suas próprias empresas. Os relativos processos de desconcentração do capital industrial associados a metropolização e a concentração dos serviços na metrópole a caracterizam no atual momento de acumulação.

Estes dois momentos, condizem com a elaboração de Harvey (2005) sobre a formação da espacialidade industrial e sua transformação, diante de um novo nível de acumulação, concretizado em sua espacialidade atual e nas formas e conteúdos dos cemitérios industriais que estudamos. Na metrópole transformada, os cemitérios industriais não significam ausência da especialidade industrial.

Os cemitérios industriais são significativos em outros lugares, em outras escalas, mas os processos de origem, permanência e inclusão não são únicos. Possuem singularidades relativas a espacialidade do lugar onde se encontram. Estas, precisam ser desvendadas através da análise de seus processos sociais, econômicos e espaciais.

Conforme demonstramos a partir do segundo capítulo, além de processos diferenciados de constituição, a abordagem dos cemitérios industriais também possui diferentes abordagens teóricas, que são validadas nas diferentes possibilidades de pesquisa.

Os bairros do Quarto Distrito possuem elementos diferenciados na espacialidade urbana que os caracterizam. As diferentes faixas de renda, as limitações de construção através dos inventários patrimoniais, a existência de infraestruturas consolidadas e não consolidadas especificam seus espaços.

Construir novas espacialidades nessa porção da metrópole é lidar com estas diferenças, o que vetoriza a possibilidade dos possíveis investimentos do capital imobiliário para áreas onde a cidade ainda não se constituiu e, como segunda alternativa, para pontualidades representadas pelos terrenos amplos das antigas edificações industriais, ou dos cemitérios industriais, que contemplam suas estruturas urbanas consolidadas.

As novas formas construídas reformulam o espaço interno da metrópole, reconfigurando suas formas, funções e conteúdos. A possibilidade de efetivar projetos diferentes dos que se configuram atualmente no Quarto Distrito se concretiza em propostas de menor visibilidade, não absorvidas pelos investimentos dinâmicos do capital, o que as restringe ou anula em determinado momento, mas necessariamente não as invalida como possibilidade.

O movimento de expansão do setor industrial de Porto Alegre acompanhou a ampliação de sua estrutura urbana. Primeiramente isto se deu dentro dos seus limites políticos, mas com os processos de metropolização onde, aos movimentos de concentração, se externalizam outros, de desconcentração, o setor industrial se esparramou para a periferia metropolitana e atinge hoje a externalidade de seus limites.

Estes processos configuraram novas espacialidades industriais dentro da metrópole. Ela permanece em seu interior com outras formas e outros conteúdos como foi possível demonstrar ao longo de nosso estudo.

Estas novas formas e novos conteúdos relativos ao capitalismo flexível e globalizado que se reproduz nas grandes aglomerações urbanas, precisam ser explicitadas e desvendadas em novos estudos que contemplem suas especificidades. Apontamos aqui sua existência e os processos que as produziram,

o aprofundamento sobre seu funcionamento dentro da metrópole torna-se, então, necessidade.

A pesquisa demonstrou que não apenas a relativa desconcentração industrial promoveu a existência de cemitérios industriais em Porto Alegre. Possibilitou também descrever determinadas características para a formação de seus cemitérios industriais.

Em um movimento contraditório, ao mesmo tempo em que se formavam os cemitérios industriais em Porto Alegre, o número absoluto de empresas na sua especialidade industrial aumentava, demonstrando a relatividade do processo de reconcentração. Foi possível dizer, então, que a atratividade industrial de Porto Alegre se manteve, para além da constituição de seus cemitérios industriais. Estes, são consequência de demandas econômicas externas e internas da metrópole articuladas com outras, relativas ao reordenamento da indústria nos territórios metropolitano e estadual.

Estes movimentos e processos relativos a metrópole, por um lado, não eliminam a convivência entre antigas e novas formas. Neste convívio, definimos que os cemitérios industriais são incluídos através de três lógicas: global, regional e local.

Estas lógicas se articulam com os circuitos internos da economia urbana, através dos quais são materializadas. Suas concepções, por outro lado, estão vinculadas as demandas internas e externas da espacialidade que constituem, e expressão maior e/ou menor agregação de valor nas dinâmicas de inclusão dos cemitérios industriais. Denotam, além disso, a complexidade da metrópole, que possui na constituição de seus espaços o princípio da diferenciação, a lógica do desenvolvimento desigual.

Neste sentido, acreditamos que nosso estudo, concretizado na apresentação desta tese, traz elementos para colaborar com a discussão, compreensão e apropriação dos processos atuais de uma sociedade que se constitui globalmente, produzindo novos espaços vinculados à metrópole, tanto externa quanto internamente.

## REFERÊNCIAS

ACUÑA, Carlos. Áreas vacantes industriales de la ciudad de Montevideo - Hacia la reapropiación social de las áreas urbanas consolidadas *in Pampa*, Revista Universitaria de Estudios Territoriales, ano 1, nº 1. Santa Fe, Argentina, UNL, 2005, p. 11-53. Disponível em <[www.academia.edu](http://www.academia.edu)>, acesso em 03/05/2011.

ALMEIDA, Maria Soares de. **Transformações urbanas: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade - Porto alegre 1937-1961**. Universidade de São Paulo - USP. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Programa de Pós-Graduação. São Paulo/SP, 2004 - Tese de Doutorado. 301p:il.

ALONSO, José Antonio Fialho e BANDEIRA, Pedro Silveira. A “desindustrialização” de Porto alegre: causas e perspectivas. **Ensaio FEE**. Porto Alegre, nº 9 (1), p. 3-28, 1988.

ALONSO, José Antonio Fialho. Caracterização econômica da Região Metropolitana de Porto alegre nos anos 90. **Indicadores Econômicos FEE**. Porto Alegre, Vol. 29, nº1, p.253-293, jun/2001.

ALVIM, Angélica A. Tanus Benatti. Novas configurações produtivas como estratégias de desenvolvimento local: perspectivas ao planejamento urbano. **Exacta**, São Paulo, v. 6, n. 1, p. 157-168, jan./jun. 2008. Disponível em <[www.uninove.br](http://www.uninove.br)>, acesso em 23/02/2014.

ALVIM, Angélica A. Tanus Benatti e CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. Arranjos produtivos locais e recuperação de áreas urbanas: os casos de Porto Alegre e Recife, Brasil. **Seminário de Arquitectura Latinoamericana**, México, Oaxtepec Morrelos, 2005. Disponível em <[www.rafaellopezrangel.com](http://www.rafaellopezrangel.com)>, acesso em 23/02/2014.

ARTIGAS, Alicia et al . Transformaciones socio-territoriales del Área Metropolitana de Montevideo. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 28, n. 85, dic. 2002 . Disponível em <<http://www.scielo.cl/>>. Acesso em 15 de agosto de 2013.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. Patrimônio industrial no Brasil. **Usjt - arq.urb**, nº 3, 1º semestre/2010. Disponível em: <[www.usjt.br](http://www.usjt.br)>, acesso em 15/11/2011.

BENKO, Georges. A Recomposição dos Espaços *in Interações* – Revista Internacional de Desenvolvimento Local, vol. 1 nº 2, p. 7-12, março de 2001. Disponível em: <[www.desenvolvimentolocal.ucdb.br](http://www.desenvolvimentolocal.ucdb.br)>, acesso em 14/04/2013.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

BERTINO, Magdalena y CAMOU, María (2003). **La industria textil uruguaya en el período de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1960): entre el desempeño global y la historia de empresas**. Disponível em: <[www.uruguayeduca.edu.uy](http://www.uruguayeduca.edu.uy)>. Acesso em 15 agosto de 2013.

BOZZANO, Horacio. Atratividade territorial e cemitérios industriais: fortalezas e debilidades da reestruturação industrial na Região Metropolitana de Buenos Aires *in* **Caderno Prudentino de Geografia** (2000), nº 22, vol.1, p.75-97. Disponível em: <agbpp.dominiotemporario.com>, acesso em 23/10/2012.

BOZZANO, Horacio. **Territórios reales, territórios pensados, territórios posibles:** aportes para uma teoria territorial del ambiente. Buenos Aires: Espacio Editorial, 2004.

BREGATTO, P. R. E SILVA, T. H. Construir no construído. Pré-existência e coexistência. Relato de uma experiência didática. **Arquitextos**, nº 101, outubro/2008. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 15/01/2014.

CAETANO, Gerardo y ALFARO, Milita. **Historia del Uruguay Contemporáneo:** Materiales para el debate. 1ª Edición. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria/Instituto de Ciencia Política. Cuadernos de Ciencia Política, 1995.

CAMOU, María Magdalena y MAUBRIGADES, Silvana. **Tejiendo una historia:** evolución de la industria textil uruguaya, 1898-2000. Disponível em: <www.hindustria.com.ar>. Acesso em 11 agosto de 2013.

DEL POZO, P. Benito. **Patrimonio industrial y cultura del territorio.** Boletín de la A>G>E>, nº 34. Universidad de León - Departamento de Geografía, 2002, p. 213-227.

FACCENDA, M. B. Entre David e Golias - As ações (boas e más) dos museus na dinâmica urbana. **Arquitextos**. nº 34, março/2003. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 10/11/2012.

FAGUNDES, Ligia KETZER; KUMMER, Lizete; STEPHANOU, Maria; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória da indústria gaúcha:** das origens a 1930. Porto Alegre. Ed. da Universidade/UFRGS; FEE. 1987.

FERNANDES, Ana Clara. A mesma cidade, novos territórios. **e-metropolis** -Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais. Ano 3, nº 9, junho/2012. Disponível em <www.emetropolis.net>, acesso em 12/12/2013.

FERNANDES, Ana Clara. **A cidade esparramada:** considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí - Região Metropolitana de Porto Alegre (RS). Porto Alegre: UFRGS/PPGEA, 2008. [182 f.] il. Dissertação de mestrado.

FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi. Patrimônio Industrial: lugares de trabalho, lugares de memória. **Museologia e Patrimônio**, vol. II, nº 1, Jan/Jun de 2009. Disponível em: <revistamuseologiaepatrimonio.mast.br>, acesso em 20/12/2011

FISCHER, A. “A evolução industrial da metrópole parisiense” *in* SPÓSITO, E. S. (org.) **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades.** Presidente Prudente: UNESP/FCT: GAsPERR, 1999, p.49-52.

FONTES, Paulo. Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo. Patrimônio - **Revista Eletrônica do IPHAN**. Disponível em: <[www.labjor.unicamp.br](http://www.labjor.unicamp.br)>, acesso em 07/12/2011.

FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Caxias do Sul, RS: EDUCS; Rio de Janeiro: Garamond; ANPUH-RS; 2004.

FURTADO, Carlos Ribeiro. **Gentrificação e (re) organização urbana no Brasil**: o caso de Porto Alegre (1965-1995). Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS/Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Porto Alegre, 2003 - Tese de Doutorado.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

HAESBAERT, Rogério e BRUCE, Glauco. A desterritorialização na obra de Deleuze e Guatarri. **GEOgraphia**, vol.4, nº 7, 2002. Disponível em: <[www.uff.br](http://www.uff.br)>, acesso em 06/01/2012.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2ª ed., 2005.[original 2001]

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. **Los limites del capitalismo y la teoria marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980. [1973]

HACK, Tais Holmer. Levantamento e Interpretação das plantas da cidade de Porto Alegre: 1888/1916/1942. Porto Alegre, UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 1994. 126p. Relatório de Pesquisa.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional *in* **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**. Los problemas del mundo actual: soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales. Porto Alegre: UFRGS, 2007. Disponível em: <[www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm](http://www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm)>, acesso em 15/09/2013.

MARET, Isabelle. **Etalement urbain et friches industrielles** - Revers de l'idéal américain. Paris, L'Harmattan, 2003.

MARTINS, César. **Indústria da pesca no Brasil**: o uso do território por empresas de enlatamento de pescado. Florianópolis, 2006, 241 f.. Tese de Doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina.

MARTINS, Danielle Paula. **O Humaitá de ontem, de hoje e de amanhã**: as transformações socioambientais de um bairro de Porto Alegre, RS. Universidade

Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS/Instituto de Geociências - Programa de Pós-graduação em Geografia. Porto Alegre, 2010 - Dissertação de Mestrado. 118 f.

MARTINS, Solismar. **A produção do espaço em uma cidade portuária através dos períodos de industrialização**: o caso do município de Rio Grande/RS. Florianópolis, 2004, 245 f.. Tese de Doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina.

MATTAR, L. N. **A modernidade de Porto Alegre**: arquitetura e espaços urbanos plurifuncionais em área do 4º Distrito. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUC/RS. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Programa de Pós-Graduação em História. Porto Alegre/RS, 2010. Tese de Doutorado. 354 f.

MATTOS, Carlos A. de. Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas *in* **América Latina: cidade, campo e turismo**. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006. Disponível em: <bibliotecavirtual.clacso.org.ar>, acesso em 20/10/2013.

MELLO, Bruno César Euphrasio. Espaços de triagem de resíduos sólidos na cidade de Porto Alegre. **Arquitextos**, março/2008. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>, acesso em 25/03/2013.

MENDONÇA, Adalton da Motta. Vazios e ruínas industriais: ensaios sobre friches urbanas. **Arquitextos**. Texto Especial nº 083, julho de 2001. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 06/11/2011.

MENEGUELLO, Cristina; FONTES, Paulo; SILVA, Leonardo. Patrimônio industrial e especulação imobiliária: o caso da Lapa, São Paulo. **Minha Cidade**, ano 9, junho/2009. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 25/3/2013.

MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre**: urbanização e modernidade - a construção do espaço urbano. Porto Alegre. EDIPUCRS. Coleção História: 4, 1995.

NOBRE, Ana Luiza. Mar morto - A zona portuária e o fim da arquitetura carioca. **Minha Cidade**, ano 9, julho 2009. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 25/3/2013.

NEFS, Merten. Subculturas e revitalização urbana: experiências recentes em Amsterdã, Berlim e São Paulo. **PÓS** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP/Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. comissão de Pós-Graduação - v.27, nº 18, dez/2005.

OZORES, Felipe. Transformações portuárias e o futuro da cidade de Santos. **Minha Cidade**, ano 4, fev. 2004. Disponível em <www.vitruvius.com.br>, acesso em 25/3/2013.

PORTAS, Nuno. Do vazio ao cheio *in* **Caderno de Urbanismo**, nº 2 – Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades. Rio de Janeiro: PCRJ/ SMU, 2000. Disponível em: < cidadeimaginaria.org/eu/Dovazioaocheio.doc>, acesso em 11/11/2013.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História da indústria sul-rio-grandense**. Guaíba. RIOCELL, 1985.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Pecuária e Indústria**: formas de realização do capitalismo na sociedade gaúcha no século XIX. Porto Alegre. Ed. Movimento. Coleção Documentos, Vol. 37, 1986.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Rio Grande do Sul, 1890-1930: a ideia da indústria (com a palavra o governo e o empresário) *in* **Análise Econômica**, Faculdade de Ciências Econômicas UFRGS. Ano 4, nº 7, nov 1986. p 3-20.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os industriais da república**. Porto Alegre. Instituto Estadual do Livro, 1991.

RENNER, Marco Antônio da Gama. **As transformações na organização da industrialização de pescado em rio Grande - RS**. Rio Grande, FURG, 2012, 119 f.. Dissertação de Mestrado defendida no Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e da Informação da Universidade Federal de Rio Grande.

ROCHA, Eduardo. **Arquiteturas do abandono** (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte). Porto Alegre - UFRGS, 2010, 263 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, BR/RS.

SÁ BRITTO, Natalia Daniela S. Entre as ruínas e os novos usos: as friches industriais na zona portuária de Pelotas/RS *in* **Anais do III Encontro Internacional de Ciências Sociais**: crise e emergência de novas dinâmicas sociais - UFPel/IFISP - Pelotas/RS/Brasil, 08 a 11 de outubro de 2012. Disponível em: <www2.ufpel.edu.br>, acesso em 20/12/2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 4ª edição, 4ª reimpressão, 2008. [original de 1996]

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec/Educ, 1994.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SASSEN, Saskia. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. **Revista EURE**, Vol. XXIV, nº 71, p. 5-25. Santiago de Chile, 1998. Disponível em: <http://www.eure.cl/numero/ciudades-en-la-economia-global-enfoques-teoricos-y-metodologicos/>, acesso em 15/01/2014.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeiro e origens da indústria no Brasil**. São Paulo. Editora Alfa-Omega. Biblioteca Alfa-Omega de Ciências Sociais, série 1<sup>a</sup>, Vol.1. Economia. 1986.

SINGER, Paul Israel. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: uma análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo. Editora Nacional e Editora da USP, 1968.

SMITH, Neil. "A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à "regeneração" urbana como estratégia urbana global" *in* BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à Cidade**. São Paulo: AnnaBlume, 2006, p. 58-85.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: EDITORA BERTRAND BRASIL S.A., 1988.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. A cidade-região de Porto Alegre: análise da desconcentração metropolitana no Rio Grande do Sul *In* **Anais do Seminário Nacional Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano**. Natal, UFRGN, Brasil, 1º a 3 de setembro de 2010. disponível em: <[www.cchla.ufrn.br](http://www.cchla.ufrn.br)>, acesso em 25/12/2013.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. (2000). **Plan Montevideo** - Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005. Disponível em: <[www.ub.edu/geocrit](http://www.ub.edu/geocrit)>. Acesso em 30 setembro de 2013.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; UEDA, Vanda. ¿Otra metropolización es posible? Porto Alegre: una Metrópoli entre lo local y lo global *in* **Actas del Seminario Internacional** "El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado - Una mirada a Europa y América Latina". Barcelona: Instituto Catalã de Cooperación Iberoamericana & Institut d'Estudis Territorials, 2002, p.505-526.

SOJA, Edward W. Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales *in* **EKONOMIAZ** - Revista Vasca de Economía, nº 58, 1º cuatrimestre de 2005, p. 44-75. Disponível em: <[www1.euskadi.net/ekonomiaz](http://www1.euskadi.net/ekonomiaz)>, acesso em 10/01/2014.

SOUSA, Claudia Azevedo de. **Do cheio para o vazio** - metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. 2010, 135 f. Dissertação de Mestrado (Arquitetura) - Instituto Superior Técnico. Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, Portugal.

SOUZA, Célia Ferraz de. **Porto Alegre, cem anos de aterros**: uma estratégia de desenvolvimento morfológico. *In* Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Salvador, jul/2002. Caderno de Resumos - Historiografia da Cidade e do Urbanismo: balanço da produção recente e desafios atuais. Salvador, UFBA, 2002. Disponível em <[www.anpur.org.br](http://www.anpur.org.br)>, acesso em 16/02/2014.

SOUZA, Célia Ferraz de; MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre. Editora da UFRGS, 2ª ed. 1987.

SPOLIDORO, Roberto; AUDY, Jorge. **Parque científico e tecnológico da PUCRS - TECNOPUC**. Porto Alegre, EDIPUCRS, 2008.

STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950) *in* **Scripta Nova** - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidade de Barcelona. Vol. IX, nº 194 (13), agosto 2005. Disponível em <[www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-13.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-13.htm)>, acesso em 15/01/2013.

STROAECKER, Tânia Marques. O Mercado de terras de Porto Alegre (1900-1925): o caso da Companhia Predial e Agrícola. **Revista Brasileira de Geografia**, 1995, p. 589-602. Gentilmente disponibilizado pela autora.

STROHAECKER, Tania Marques; FERRAZ, Celia (colaboradora). **Navegantes: evoluções e tendências de um bairro de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 1991, 149 p. Relatório de Pesquisa.

TATJER, M. M. y URBIOLA, M. D. Can Ricart - Estudi Patrimonial (Sintesi) *in* **Biblio3W**. Universidad de Barcelona, vol. X, nº 598, 30 de julio de 2005. Disponível em <[www.ub.es/geocrit/b3w-598.htm](http://www.ub.es/geocrit/b3w-598.htm)>, acesso em 06/11/2011.

TREVISAN, Tais. **Um porto vazio no centro da capital gaúcha** - Vazios Urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para sua utilização. 2004, 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Bahia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Salvador, BA.

UEDA, Vanda. A implantação do telefone: o caso da Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência *in* **Scripta Nova** - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidade de Barcelona. Universidade de Barcelona. Nº 46, agosto 1999. Disponível em <[www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-13.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-13.htm)>, acesso em 15/01/2013.

VASQUES, A. R. Considerações sobre estudos de caso de brownfields: exemplos no Brasil e no mundo *in* **Biblio3W**, vol. XI, nº 648, Universidad de Barcelona, 30 de abril de 2006. Disponível em : <[www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm](http://www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm)>, acesso em 02/11/2011.

XAVIER, Fernando Weiss. **O planejamento estratégico da cidade de Porto Alegre na conjuntura prévia à Copa do Mundo de 2014**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS/Faculdade de Arquitetura - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre/RS, 2013 - Dissertação de Mestrado. 288 f.

Reportagens, jornais, revistas e informativos

AMANHÃ. **De mala (mas sem cuia) para Goiás.** Reportagem 05/03/2014. Disponível em <amanha.com.br>, acesso em 16/04/2014.

CONFEDERACIÓN URUGUAYA DE ENTIDADES COOPERATIVAS. Empresas recuperadas: ayer un sueño imposible, hoy una realidad fértil. Extraído de **La República**, 20/12/2005. Disponível em: <www.neticoop.org.uy>. Acesso 10 setembro de 2011.

CORREIO DO POVO - **Moradores buscam preservação histórica da Vila do IAPI.** Edição de 05/11/2013. Notícias/Geral. Disponível em <www.correiodopovo.com.br>, acesso em 15/12/2013.

CORREIO DO POVO - **Depois do glamour, o abandono do 4º Distrito em Porto Alegre.** Edição de 21/05/2011, Notícias/Geral. Disponível em <www.correiodopovo.com.br>, acesso em 15/12/2013.

GAZETA DO 4º DISTRITO - **Obra na São Pedro vai beneficiar São Geraldo e Navegantes.** Edição *on line*, 06/11/2009. Disponível em <www.gazeta4distrito.com.br>, acesso em 15/01/2014.

JORNAL DO COMÉRCIO - **Quarto Distrito ressurgue com novos projetos.** Economia. Edição de 01/07/2011. Disponível em <jcrs.uol.com.br>, acesso em 12/01/2014.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Assembléia Legislativa** - Aprovado projeto que cria a Região Metropolitana da Serra Gaúcha, 06/08/2013. Disponível em: <jcrs.uol.com.br>, acesso em 12/12/2013.

JORNAL METRO - PORTO ALEGRE. **Relíquias no caminho.** Reportagem 14/06/2013. Disponível em <noticias.band.uol.com.br>, acesso em 20/01/2014.

JORNAL ZERO HORA - **Construtora lança residencial no Quarto Distrito da Capital.** Caderno de imóveis. Edição de 08/08/2010. Disponível em <portaldoguaiba.wordpress.com>, acesso em 15/01/2014.

JORNAL SUL 21 - A “guerra” do IPTU. Edição de 15/11/2013. Disponível em <www.sul21.com.br>, acesso em 12/12/2013.

LA RED 21. Obras para construir 500 viviendas en ex fábrica Martínez Reina declaradas de interés municipal. **Comunidad**, 07/08/2001. Disponível em: <www.lr21.com.uy>. Acesso em 30 setembro de 2013.

PANZL, SEBASTIÁN. Grupo chino compra el predio de Hisud. **El País**, 02/01/2011. Disponível em: <www.elpais.com.uy>. Acesso em 20 setembro de 2013.

PENSE IMÓVEIS. 4º Distrito: área histórica da cidade retoma vocação de ser um “Caminho Novo”. **Revista Pense Imóveis**, 18/04/2011. Disponível em: <revista.penseimoveis.com.br>. Acesso em 30 setembro de 2013.

ROSSI RESIDENCIAL - **Imóveis a venda**. Disponível em <www.rossiresidencial.com.br>, acesso em 15/01/2014.

**UrbsNova** - Agência de inovação social. Disponível em <urbsnova.wordpress.com>, acesso em 27/01/2014.

WINCK, LUCIAMEM. Depois do glamour, o abandono do 4º Distrito em Porto Alegre: Prefeitura promete revitalizar a área antes da Copa do Mundo de 2014. **CORREIO DO POVO**, 21/05/2011. Disponível em: <www.correiodopovo.com.br>. Acesso em 30 setembro de 2013.

Documentos, estudos e relatórios

CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. IBGE indica desaceleração do crescimento populacional em Porto Alegre in **JusBrasil**. Disponível em <cm-p-alegre.jusbrasil.com.br>, acesso em 14/01/2014.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO RIO GRANDE DO SUL - Cadastros Industriais 1971, 1979, 1982/1983, 1991/1992, 1997/1998, 2008.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA DO RIO GRANDE DO SUL - FEE. **PIB Municipal - Série Histórica 1985-1998; 1999-2011**. Disponível em: <www.fee.tche.br>, acesso em 25/11/2013.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA DO RIO GRANDE DO SUL - FEE. **PIB Municipal**. Disponível em <www.fee.tche.br>, acesso em 15/01/2014.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA DO RIO GRANDE DO SUL - FEE. **IDESE** Disponível em <www.fee.tche.br>, acesso em 15/01/2014.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - Companhia de Desenvolvimento Industrial e comercial do rio Grande do Sul - CEDIC. **Documento nº 34: Política de Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, maio de 1976.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - Companhia de Desenvolvimento Industrial e comercial do rio Grande do Sul - CEDIC. **Documento nº 42: Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, maio de 1976.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA/IBGE - **Estatísticas do Século XX**. Disponível em <seculoxx.ibge.gov.br>, acesso em 13/03/2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo 2010** - população. Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>, acesso em 12/12/2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Desocupação foi de 4,3% em dezembro e fecha 2013 com média de 5,4%**. Disponível em <[saladeimprensa.ibge.gov.br](http://saladeimprensa.ibge.gov.br)>, acesso em 01/02/2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE - **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**, 1959. Disponível em <[biblioteca.ibge.gov.br](http://biblioteca.ibge.gov.br)>, acesso em 20/01/2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE - **Censos Industriais** 1960, 1970, 1975, 1980 e 1985.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA)**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 11 agosto de 2013.

INE – **Instituto Nacional de Estadística**. Disponível em: <<http://www.ine.gub.uy/>>. Acesso em 21 setembro de 2011.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO. **PLAN MONTEVIDEO**, Disponível em: <<http://www.montevideo.gub.uy/>>. Acesso em 10 outubro de 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censos Industriais** 1960, 1970, 1975, 1980, 1985.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana**: Porto Alegre In Gestão do Uso do Solo e Crescimento Urbano. Brasília: IPEA, 2002, vol.6.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Indicadores Econômicos de Porto Alegre**. Abril/2013. Disponível em <[lproweb.procempa.com.br](http://lproweb.procempa.com.br)>, acesso em 11/01/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - Departamento de esgotos pluviais: **Características topográficas e cheias na cidade**. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 23/02/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **História dos Bairros de Porto Alegre**. Disponível em <[lproweb.procempa.com.br](http://lproweb.procempa.com.br)>, acesso em 23/02/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - Observatório da Cidade de Porto Alegre - **História do Bairro Passo D'Areia**. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 20/02/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Ruas do Centro** : Rua Voluntários da Pátria. disponível em<[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 20/02/2014

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Os bairros em Lei**. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 15/12/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **História dos Bairros de Porto Alegre**. Disponível em <[lproweb.procempa.com.br](http://lproweb.procempa.com.br)>, acesso em 004/01/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE/SISTEMA INTEGRADO DE REFERÊNCIA LEGISLATIVA - SIREL. **Ato Municipal nº 72**. Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 13/01/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - Situação Demográfica de Porto Alegre Censos IBGE 1980, 1991 e 2000; **Comparativo da População por Bairros Censos IBGE 2000 e 2010**. Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 13/01/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental**. Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 13/10/2013

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Projeto Entrada da Cidade**. Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 13/10/2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Parque Marechal Mascarenhas de Moraes**. Disponível em: <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 11/10/2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Projeto de Lei de Limites dos Bairros/2013**: Bairro Humaitá. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso 21/03/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Grupo de Trabalho do 4º Distrito**: Qualificação do espaço público. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso 08/02/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Duplicação Rua Voluntários da Pátria**. Disponível em <[www.transparencianacopa.com.br](http://www.transparencianacopa.com.br)>, acesso em 15/02/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Licitações Copa 2014**. Disponível em <[www2.portoalegre.rs.gov.br](http://www2.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso 29/03/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental/1997** - Macrozonas. Disponível em <[www.portoalegre.rs.gov.br](http://www.portoalegre.rs.gov.br)>, acesso em 18/02/2014.

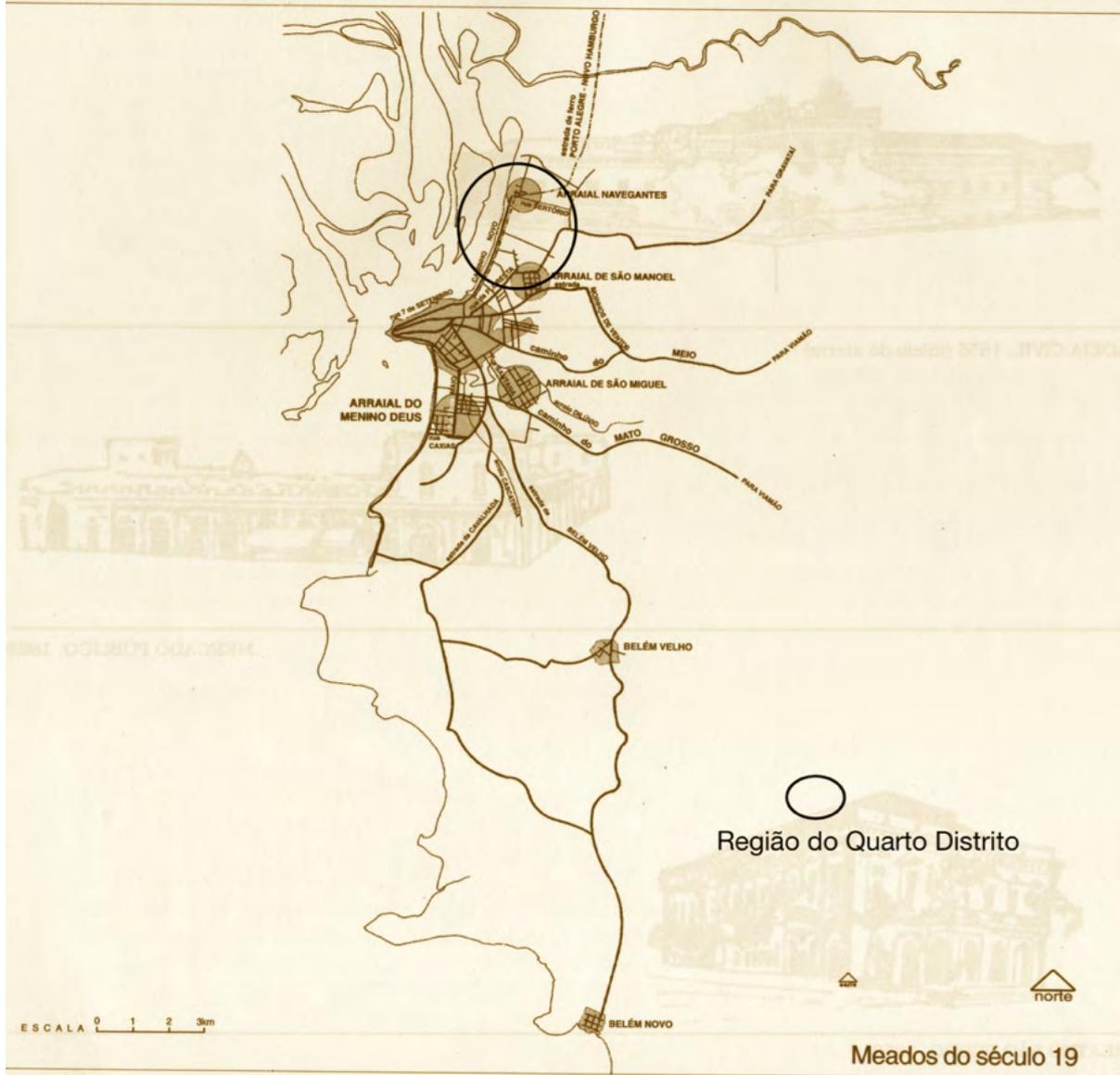
SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - SINDUSCON/RS. **Censo do Mercado Imobiliário de Porto Alegre - Imóveis Novos 2011, 2012 e 2013**. Disponível em: <[www.sinduscon-rs.com.br](http://www.sinduscon-rs.com.br)>, acesso em 05/12/2013.

## ANEXOS

## ANEXO 1

Arraial Navegantes e região Quarto Distrito

FIGURA 10 - Evolução da estrutura urbana: arraiais e acessos



Fonte:

SOUZA, Célia Ferraz de; MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre. Editora da UFRGS, 2ª ed. 1987. - Modificado.

ANEXO 2

EXTRATO PDDUA: CAPÍTULO IV - DA QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL  
LEI COMPLEMENTAR Nº601, DE 23 DE OUTUBRO DE 2008.

## CAPÍTULO IV

### Da Qualificação Ambiental

**Art. 13.** A Estratégia de Qualificação Ambiental tem como objetivo geral qualificar o território municipal, através da valorização do Patrimônio Ambiental, promovendo suas potencialidades e garantindo sua perpetuação, e da superação dos conflitos referentes à poluição e degradação do meio ambiente, saneamento e desperdício energético.

§ 1º O Patrimônio Ambiental abrange os Patrimônios Cultural e Natural.

§ 2º Os espaços representativos do Patrimônio Ambiental devem ter sua ocupação e utilização disciplinadas de forma a garantir a sua perpetuação, nos termos da Parte II.

**Art. 14.** Integram o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei Complementar, o conjunto de bens imóveis de valor significativo – edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e áreas remanescentes de quilombos e comunidades indígenas –, paisagens, bens arqueológicos – históricos e pré-históricos –, bem como manifestações culturais – tradições, práticas e referências, denominados bens intangíveis, que conferem identidade a esses espaços. **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**

Parágrafo único. As edificações que integram o Patrimônio Cultural são identificadas como Tombadas e Inventariadas de Estruturação ou de Compatibilização, nos termos de lei específica, observado que:

I – de Estruturação é aquela que por seus valores atribui identidade ao espaço, constituindo elemento significativo na estruturação da paisagem onde se localiza;

II – de Compatibilização é aquela que expressa relação significativa com a de Estruturação e seu entorno, cuja volumetria e outros elementos de composição requerem tratamento especial. (NR)

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre  
Secretaria do Planejamento Municipal  
Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental  
Lei complementar 343/99, atualizada e compilada até a Lei Complementar 667/11, incluindo a Lei  
Complementar 646/10 - p. 26



Prefeitura Municipal de Porto Alegre  
**LEI COMPLEMENTAR Nº 601, de 23 de outubro de 2008.**

*Dispõe sobre o Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.*  
**O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.**

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**Art. 1º** Esta Lei Complementar dispõe sobre o Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município, em atendimento ao art. 196 da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre e ao art. 92 da Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental), e alterações posteriores.

**Art. 2º** O Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município será implantado por meio da listagem dos imóveis, com a indicação das características necessárias à sua identificação.

Parágrafo único. O Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município indicará as edificações Inventariadas de Estruturação e de Compatibilização, nos termos dos incs. I e II do parágrafo único do art. 14 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores.

**Art. 3º** Será dada ciência de inclusão de imóveis no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município ao Poder Legislativo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da homologação do Prefeito Municipal.

**Art. 4º** Durante os levantamentos necessários à inclusão dos imóveis no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município não será expedida Licença de Demolição ou aprovação de projeto para os imóveis situados nos limites da área em estudo, sem a prévia avaliação pela Equipe de Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC), da Secretaria Municipal da Cultura (SMC), referente ao respectivo interesse na preservação.

Parágrafo único. Durante os levantamentos a que se refere o “caput” deste artigo, será consignado nas respectivas certidões e declarações o registro de que o imóvel se encontra com restrição à Licença de Demolição ou aprovação de projeto.

**Art. 5º** VETADO.

§ 1º VETADO.

§ 2º VETADO.

**Art. 6º** A iniciativa do processo de inclusão de imóveis no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município poderá ser da Administração Municipal ou do interessado, devendo, neste caso, o requerente instruir o processo com todos os elementos necessários.

**Art. 7º** Os imóveis arrolados para inclusão no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município são passíveis de impugnação pelo proprietário, nos termos de parecer do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPAHC), homologado pelo Prefeito Municipal.

§ 1º O proprietário do imóvel será notificado e terá o prazo de 30 (trinta) dias para apresentação de impugnação.

§ 2º A impugnação deverá apresentar os elementos necessários, de fato e de direito, pelos quais o proprietário se opõe à inclusão do imóvel no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.

§ 3º A impugnação será examinada pelos órgãos competentes e encaminhada ao COMPAHC.

§ 4º Após manifestação do COMPAHC, será dada ciência aos proprietários dos imóveis incluídos no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município, de forma coletiva, por meio de chamado em veículo de comunicação de grande circulação, para conhecimento da listagem publicada no Diário Oficial de Porto Alegre (DOPA).

**Art. 8º** A lista dos imóveis com inclusão no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município, já aprovada pelo COMPAHC e homologada pelo Prefeito Municipal até a data da publicação desta Lei Complementar, será publicada no DOPA, aplicando-se o prazo para contestação previsto no § 1º do art. 7º desta Lei Complementar.

**Art. 9º** A inclusão de imóveis no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município poderá ser cancelada com base em parecer fundamentado do Conselho competente, homologado pelo Prefeito Municipal.

Parágrafo único. A degradação física da edificação Inventariada de Estruturação não poderá ser alegada pelo proprietário como fundamentação para justificar o cancelamento da inclusão de imóvel na listagem do Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.

**Art. 10.** As edificações Inventariadas de Estruturação não podem ser destruídas, mutiladas ou demolidas, sendo dever do proprietário sua preservação e conservação.

Parágrafo único. Poderá ser autorizada, mediante estudo prévio junto ao órgão técnico competente, a demolição parcial, a reciclagem de uso ou o acréscimo de área construída, desde que se mantenham preservados os elementos históricos e culturais que determinaram sua inclusão no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.

**Art. 11.** As edificações Inventariadas de Compatibilização poderão ser demolidas ou modificadas, por meio de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), devendo a intervenção ou a edificação que a substituir observar as restrições necessárias à preservação cultural e histórica da edificação de Estruturação e do entorno a que estiver vinculado, bem como à paisagem urbana.

**Art. 12.** Para as edificações Inventariadas de Estruturação, a aplicação da legislação referente à acessibilidade e à proteção contra incêndio deverá estar devidamente compatibilizada com as características arquitetônicas, históricas e culturais do imóvel.

**Art. 13.** A atividade proposta para as edificações Inventariadas de Estruturação deverá ser compatível com os critérios de preservação determinados pelo órgão municipal competente.

Parágrafo único. A instalação de garagens comerciais e estabelecimentos de guarda de veículos nas edificações classificadas como Inventariadas de Estruturação deverá ser submetida à EPHAC.

**Art. 14.** O licenciamento de anúncios, publicidades e divulgações, as instalações de equipamento de infra-estrutura aparente no mobiliário urbano e autorizações de comércio ambulante em edificações Inventariadas de Estruturação e em seu entorno deverão observar a preservação das características arquitetônicas, históricas e culturais da edificação e do entorno, além do Potencial Turístico, evitando-se a poluição visual e paisagística.

**Art. 15.** O Poder Público inspecionará os imóveis inventariados:

I – sempre que julgar necessário; e

II – obrigatoriamente, diante de denúncia de desrespeito à preservação de imóvel inventariado, não podendo o proprietário, detentor ou possuidor impedir a inspeção.

**Art. 16.** Na restauração ou na preservação das edificações Inventariadas de Estruturação, a critério do órgão municipal competente, poderá ser autorizada a transferência de parte do Potencial Construtivo do imóvel para outro imóvel situado na mesma Macrozona, quando não houver possibilidade ou interesse ambiental de utilização no mesmo imóvel inventariado, observado o disposto no art. 5º desta Lei Complementar.

§ 1º É passível de Transferência o Potencial Construtivo resultante do somatório da parcela de 50% (cinquenta por cento) do Potencial Construtivo Ocioso do imóvel e de 50% (cinquenta por cento) da área construída da edificação a ser preservada.

§ 2º O Potencial Construtivo Ocioso, para fins de Transferência de Potencial Construtivo, é a diferença entre a capacidade construtiva do imóvel antes de inventariado e a área construída do imóvel inventariado.

§ 3º O somatório da Transferência de Potencial Construtivo de que trata o § 2º deste artigo com a área construída da edificação a ser preservada não poderá ultrapassar o total do Potencial Construtivo do imóvel.

§ 4º Poderá ser autorizada a Transferência de Potencial Construtivo relativa à edificação Inventariada de Compatibilização, quando a preservação da edificação Inventariada de Estruturação assim justificar, limitada a 50% (cinquenta por cento) do Potencial Construtivo original.

§ 5º A liberação da Transferência de Potencial Construtivo deverá ser parcelada, observando as etapas de acordo com cronograma físico-financeiro das obras de restauração, salvo na hipótese de o imóvel encontrar-se nas condições adequadas de preservação, caso em que a Transferência poderá se dar em única parcela.

§ 6º A utilização do Potencial Construtivo decorrente de Transferência de Potencial Construtivo é condicionada à comprovação de sua averbação na matrícula do imóvel originário junto ao Registro Imobiliário.

**Art. 17.** Constatada qualquer das infrações previstas nesta Lei Complementar, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente, sendo notificado o infrator, o proprietário, o possuidor ou detentor do imóvel, conferindo prazo de 15 (quinze) dias para apresentação de defesa.

Parágrafo único. Os valores correspondentes às penalidades decorrentes da aplicação desta Lei Complementar serão depositados no Fundo Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (FUMPAHC).

**Art. 18.** Para mutilação, destruição parcial ou demolição do imóvel inventariado sem a devida licença, ou se efetuada em desacordo com as orientações do Município de Porto Alegre, será aplicada multa no valor de 6.028,4098 (seis mil e vinte e oito inteiros e quatro mil e noventa e oito décimos de milésimos) a 473.660,77 (quatrocentos e setenta e três mil, seiscentos e sessenta inteiros e setenta e sete centésimos) UFMs, a ser especificada por decreto.

§ 1º No caso de mutilação, destruição ou demolição, o proprietário, às suas expensas, realizará o salvamento arqueológico do terreno, sob orientação do Município de Porto Alegre, observada a competência federal sobre a matéria.

§ 2º A demolição total do imóvel implicará também, para fins de nova construção no terreno, a limitação do regime urbanístico, nos termos do art. 87 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, ou do total edificado do imóvel inventariado antes da demolição, o que for menor.

§ 3º O descumprimento das determinações de manutenção do imóvel restaurado com recursos decorrentes de Transferência de Potencial Construtivo implica multa diária de 107,6501 (cento e sete inteiros e seis mil, quinhentos e um décimos de milésimos) UFMs, contada a partir do não-acolhimento do recurso do proprietário até o efetivo cumprimento, comprovado em vistoria realizada pelo órgão municipal competente.

**Art. 19.** Nenhuma multa prevista nesta Lei Complementar poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) do valor do imóvel inventariado, conforme avaliação efetuada pela Secretaria Municipal da Fazenda (SMF).

**Art. 20.** Constatado o descumprimento das determinações de manutenção e conservação do imóvel inventariado, será o proprietário ou o responsável notificado, para que, no prazo de 90 (noventa) dias, tome as providências necessárias.

§ 1º O descumprimento do prazo referido no “caput” deste artigo implica auto de infração com multa diária de 107,6501 (cento e sete inteiros e seis mil, quinhentos e um décimos de milésimos) UFMs, até o efetivo cumprimento das disposições do auto de infração, comprovado em vistoria realizada pelo órgão municipal competente.

§ 2º O descumprimento das determinações de manutenção e conservação do imóvel restaurado com recursos decorrentes de Transferência de Potencial Construtivo implica a devolução de 100% (cem por cento) do valor correspondente ao Potencial Construtivo, comprovado em vistoria realizada pelo órgão municipal competente.

**Art. 21.** A execução de obra não prevista no Decreto nº 12.715, de 23 de março de 2000, e em legislação municipal pertinente, sem prévio licenciamento, será imediatamente embargada, e ao infrator, proprietário, possuidor ou detentor será aplicada multa de 861,2014 (oitocentos e sessenta e um inteiros e dois mil e quatorze décimos de milésimos) a 4.306,007 (quatro mil, trezentos e seis inteiros e sete centésimos) UFMs.

**Art. 22.** Na aplicação das penalidades previstas nos arts. 17 e 19 desta Lei Complementar, será observada a gravidade do dano, o valor do imóvel protegido e eventual reincidência, observado o disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 1º Constitui reincidência a prática de nova infração contra a preservação do patrimônio cultural no prazo de 5 (cinco) anos.

§ 2º A multa aplicada no caso de reincidência poderá ter seu valor calculado por meio da majoração de até o dobro das penas máximas previstas nesta Lei Complementar.

**Art. 23.** O Município de Porto Alegre publicará anualmente a área preferencial de abrangência para os imóveis inventariados interessados em participar do programa de incentivos previstos nesta Lei Complementar.

§ 1º Serão fixados o montante de índices construtivos disponibilizados e o valor destinado aos incentivos.

§ 2º Os critérios para definição dos imóveis selecionados para o programa de incentivos serão definidos pelos órgãos municipais competentes.

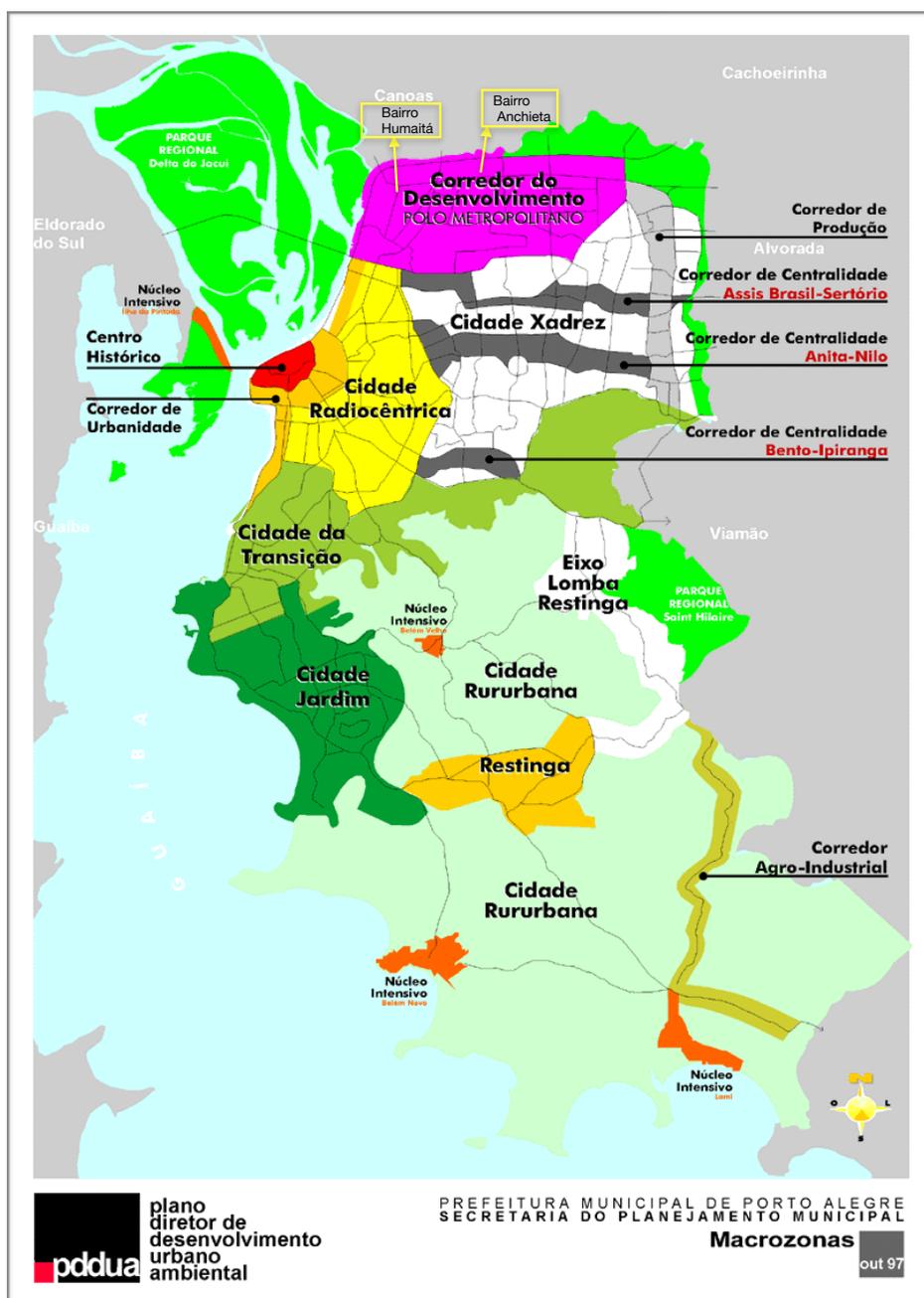
**Art. 24.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 23 de outubro de 2008.

*Eliseu Santos, Prefeito, em exercício. Sérgio Gonzaga, Secretário Municipal da Cultura. Ricardo Gothe, Secretário do Planejamento Municipal. Registre-se e publique-se. Virgílio Costa, Secretário Municipal de Gestão e Acompanhamento Estratégico.*

ANEXO 3

MACROZONAS



Fonte: [http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm/mapa\\_8.htm](http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm/mapa_8.htm)

ANEXO 4  
REPORTAGEM OBRAS AV. SÃO PEDRO

## GAZETA DO 4º DISTRITO

Obra na São Pedro vai beneficiar bairros São Geraldo e Navegantes



Crédito foto Ivo Gonçalves/Divulgação PMPA

Desde o dia 15 de julho o trabalho de drenagem do lote 1 da avenida São Pedro, no bairro São Geraldo. Autorizada pelo Departamento de Esgotos Pluviais, a obra vai acabar com os alagamentos crônicos na região, que é extremamente plana e possui redes muito antigas e hidráulicamente insuficientes. Serão beneficiados 23 mil moradores da sub-bacia hidrográfica da Casa de Bombas 3.

O lote abrange trecho da avenida Castelo Branco à avenida Farrapos. Serão executados 884,6 metros de galerias pluviais de 1,5 metro por 1,5 metro. Nesta primeira etapa serão investidos R\$ 3,6 milhões e a previsão é de seis meses para execução.

A obra da avenida São Pedro também compreende o lote 2, trecho entre a avenida Farrapos e a avenida Benjamin Constant, que terá a execução de 794,70 metros de redes entre tubos de 0,40 metro e 0,60 metro e galerias de 1,5 metro por 1,5 metro. O lote 2 está em licitação e terá investimento aproximado de R\$ 2,7 milhões.



Credito Google Maps

O investimento total na obra de drenagem da avenida São Pedro alcança R\$ 6,3 milhões e a construção de 1.679 metros de redes pluviais entre tubos e galerias.

Fonte: Gazeta do 4º Distrito, edição on line, 06/11/2009.

Disponível em <[www.gazeta4distrito.com.br](http://www.gazeta4distrito.com.br)>, acesso em 15/01/2014.

ANEXO 5

REPORTAGEM DEPOIS DO GLAMOUR, O ABANDONO DO 4º DISTRITO EM PORTO  
ALEGRE

## CORREIO DO POVO - Notícias/Geral

21/05/2011 19:24 - Atualizado em 21/05/2011 19:26

### Depois do glamour, o abandono do 4º Distrito em Porto Alegre Prefeitura promete revitalizar a área antes da Copa do Mundo de 2014



Crédito foto: Pedro Revillion

Um dos principais polos de desenvolvimento econômico de Porto Alegre, o 4º Distrito - formado pelos bairros Floresta, São Geraldo, Navegantes, Anchieta, São João, IAPI, Passo D'Areia, Humaitá e Farrapos - vem, ao longo dos anos, perdendo o seu glamour. No passado, o comércio da região era o principal destino de moradores da cidade e de outros municípios da região Metropolitana, em busca de produtos e serviços.

O ápice do desenvolvimento ocorreu entre o final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970, com grandes redes comerciais instaladas especialmente nas avenidas Eduardo (atual Presidente Franklin Roosevelt), Farrapos, Benjamin Constant, São Pedro e Cristóvão Colombo e a centralização de indústrias Neugebauer, Coca-Cola, Fiateci, Brahma e Moinhos Guaíba. No entanto, a falta de planejamento urbano, que manteria o crescimento do polo comercial e de serviços, provocou o esvaziamento em alguns bairros. Condenado, há até bem pouco tempo, a abrigar depósitos, algumas pequenas e médias indústrias e uma infinidade de prédios em precárias condições ou completamente abandonados, o 4º Distrito caiu no esquecimento do poder público e, por consequência, dos investimentos. O abandono fez com que antigos moradores fossem embora em razão do surgimento de áreas de prostituição e tráfico de entorpecentes.

Na tentativa de alterar este perfil, a Prefeitura de Porto Alegre vem realizando melhorias, e promete devolver a vida ao 4º Distrito antes da Copa do Mundo de 2014, para a alegria do serralheiro Dirceu Ribas, 42, estabelecido na esquina das ruas Rio Grande e Ernesto da Fontoura. "Estamos esquecidos. Quando chove, os alagamentos são frequentes e o lixo acumulado sobre as calçadas acaba obstruindo as bocas de lobo", lamenta. Ribas afirma que sempre encerra o expediente da serralheria antes das 18h. "Quando o sol se põe, a região se transforma em cidade-fantasma", compara.

O microempresário Paulo Ricardo Wiebbeling, 49 anos, recorda do passado pujante com saudosismo. "O 4 Distrito era o point do comércio. Abrigava dos pequenos comércios às grandes indústrias", lembra. Segundo o serralheiro, basta percorrer algumas ruas dos bairros Floresta e São Geraldo, como a São Paulo, por exemplo, para encontrar prédios que estão em completo abandono, e, por isso, acabam atraindo desocupados, profissionais do sexo e usuários de entorpecentes, que costumam igualmente frequentar a praça Pinheiro Machado. "Não há como levar as crianças para brincar, devido à presença de pessoas embriagadas no local", relata a dona de casa Marília Barreto, 32 anos.

#### **Moradores são reféns do medo**

O virtual abandono é mais visível nos bairros Floresta e São Geraldo, onde há maior número de prédios residenciais e comerciais em precária situação. A deterioração dos imóveis - muitos deles desabitados - transformou o 4º Distrito em "zona velha" da cidade. E são esses

prédios que servem de abrigo, durante as madrugadas, para autores de pequenos delitos e usuários de drogas. Os moradores não hesitam em afirmar que a Rua do Parque se transforma em "cracolândia" quando a noite chega.

Morador do bairro Floresta, um comerciante de 42 anos, tornou-se refém do medo. Em apenas dois anos, sua residência, na rua Álvaro Chaves, foi alvo de três arrombamentos e de um assalto. "Para proteger minha família e meu patrimônio, transformei a casa em uma prisão. Há grades em todas as aberturas e no entorno do terreno, além de trincheiras de arame farpado que dificultam a ação dos criminosos", relata. Ele teme que, na hipótese de ocorrer um incêndio, enfrente dificuldades para deixar a moradia. "São muitas trancas e grades para abrir", constata ele que, por temer represálias, pediu para não ser identificado.

Na Rua do Parque, no bairro São Geraldo, onde é dono de uma pequena distribuidora de alimentos, é praticamente impossível manter o estabelecimento aberto após as 17h30min. "Por ser uma região basicamente comercial, se torna perigoso manter as portas abertas ao entardecer", observa. Nos dias em que começa o expediente às 5h, para recebimento de mercadorias, o comerciante costuma "pagar pedágio" para que profissionais do sexo e usuários de drogas não importunem. "Pago para não ter problema", admite. Ele aponta a existência de focos de lixo em vários pontos da região, sobretudo nas ruas Moura Azevedo, Santos Dumont e do Parque.

O presidente da Comissão de Urbanização, Transporte e Habitação (Cuthab), da Câmara Municipal de Porto Alegre, Pedro Ruas, mostra-se preocupado com o 4º Distrito e promete verificar a situação *in loco*. "Vamos buscar a origem dessa infinidade de problemas e tentar encaminhar soluções, mesmo que não estejam ao nosso alcance", observa.

O vereador lamenta que, por muitos anos, o 4º Distrito tenha sido esquecido. "Felizmente, já existe um planejamento estratégico que vai revitalizar e, conseqüentemente, reurbanizar a região", destaca. Ruas afirma que o 4º Distrito precisa reconquistar o glamour do século passado, justamente por estar estrategicamente localizado e ter vocação para o comércio. "Por ser estratégico para a cidade, como tal deve ser tratado", enfatiza.

Fonte: Luciamem Winck / Correio do Povo

Disponível em <[www.correiodopovo.com.br](http://www.correiodopovo.com.br)>, acesso em 15/12/2013.

ANEXO 6

REPORTAGEM QUARTO DISTRITO RESSURGE COM NOVOS PROJETOS

CONSTRUÇÃO CIVIL. Notícia da edição impressa de 01/07/2011

### **Quarto Distrito ressurgue com novos projetos**

JOÃO MATTOS/JC



Complexo Fiateci terá três torres residenciais e um shopping horizontal na antiga fábrica de tecidos

A região conhecida no passado de Porto Alegre como Quarto Distrito, que compreende a antiga área industrial próxima ao Centro e ao Guaíba, caiu nas graças da indústria da construção civil. Incorporadoras como a Rossi, uma das precursoras na investida, registram 70% de venda das unidades do complexo Fiateci em sete meses. Mais projetos são esperados, além de melhorias viárias e dos equipamentos públicos. Dirigentes do setor já identificam aumento de preços dos imóveis disponíveis.

A implantação da Arena do Grêmio, que inclui estádio e áreas comerciais e residenciais, e a construção da BR-448, alternativa para a superlotada BR-116, mesmo situadas no Humaitá, também influenciam. O movimento imobiliário na região, que engloba os bairros Floresta, São Geraldo e Navegantes, já teria elevado em até 60% a cotação de terrenos disponíveis. "A região não é mais o que era há um ano e não será mais o que é hoje daqui a um ano", projeta a gerente regional da Rossi, Jaqueline Milstein.

A Secretaria Municipal de Planejamento aponta quase 200% de crescimento em áreas em construção no bairro São Geraldo entre 2009 e o ano passado. Há dois anos, as áreas vistoriadas envolviam 4,1 mil metros quadrados, que pularam para 11,7 mil em 2010. De olho na novidade e no potencial de um empreendimento que alia modernidade e patrimônio arquitetônico, a regional decidiu estender uma campanha promocional de preços que terminaria nesta quinta-feira até domingo. O pacote combina ofertas para quem paga em dia, por exemplo. O resultado é um apartamento, que custaria R\$ 234 mil e sai por R\$ 211 mil em uma das três torres residenciais. "Estamos atraindo compradores entre jovens e famílias que acreditam no potencial de uma zona que estava esquecida."

Para isso, 12 das 432 moradias seguem o conceito de lofts, que misturam casa com ambiente para trabalho, chamariz para novas gerações ou clientes mais despojados. Para fisgar o público, a incorporadora usa tecnologia 3D para uma visita virtual aos imóveis. "A experiência pode interferir na escolha", aposta a executiva. A empresa se prepara para lançar a última etapa do Fiateci, que terá um shopping horizontal nas antigas instalações da fábrica de tecidos. O projeto de estreia, sugere a gerente regional, deve ser só a primeira intervenção da Rossi. "Estamos estudando outras áreas", diz Jaqueline, evitando detalhes como localização e perfil de construção.

**Projetos já impactam a cotação do metro quadrado na região**

O secretário municipal de Planejamento, Márcio Bins Ely, considera a região nobre e diz que a área só aguardava uma alavancagem. Mudanças no plano diretor da cidade, aprovadas há um ano e que elevaram a altura máxima a 52 metros, também geraram condições, segundo Ely. "Há muita capacidade de adensamento da área a ser aproveitada", ressalta. Para o secretário, somente empreendimentos como o da Arena puxaram a cotação do metro quadrado em 60%. A alteração do perfil da região, para comércio e serviços, segue a trajetória da economia da Capital, avalia Ely.

O vice-presidente do Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Estado (Sinduscon-RS), Mauro Touguinha, valida a expectativa dos dirigentes da Rossi e acrescenta outra estratégia para impulsionar e dar mais velocidade aos empreendimentos. "Poderia haver um tratamento tributário diferenciado, como redução do IPTU e maior índice construtivo", sugere o dirigente. Uma das vantagens para formatar empreendimentos é que a região, com infraestrutura já consolidada, tem rede de água, esgoto e energia. "Está tudo pronto, mas está deteriorada. Com as iniciativas, todo mundo ganha."

A redescoberta da região é surpresa até para a entidade. O vice-presidente lembra que no Censo de 2010, monitoramento feito anualmente pelo Sinduscon-RS e baseado em projetos de construtoras responsáveis por 50% da atividade do setor, os bairros São Geraldo e Navegantes não despontavam com tanto potencial. "A necessidade de morar é evidente. Quanto mais longe, mais caro. A região oferece atrativos que compensam". A existência de muitos prédios tombados pelo patrimônio histórico acabou gerando abandono. Projetos como o da Rossi, que são estabelecidos em áreas de antigas fábricas, mostram que é possível conciliar o passado com a necessidade do futuro.

Fonte: Disponível em <jcrs.uol.com.br>, acesso em 12/01/2014.

ANEXO 7  
RELAÇÃO DAS INDÚSTRIAS COM MAIS DE CEM EMPREGADOS EM 1971  
SELECIONADAS PARA A AMOSTRA DE PESQUISA

<b>RAMO</b>	<b>INDÚSTRIAS</b>
Indústrias Extrativas Minerais	Casa Genta S.A. - Indústria e Comércio de Vidros
	Porcelana Renner S.A.
	Artefatos de Cimento Renner S.A.
Indústrias Metalúrgicas	Alumínio Royal S.A.
	Cia. Geral de Indústrias
	Forjas Taurus S.A. - Ind. e com. de Metais
	Fábrica Metalúrgica Berta s.A.
	Hércules S.A. - Fábrica de Talheres
	Máquinas e Moto Peças Wallig S.A.
	Metalúrgica Herbert Muller S.A.
	Metalúrgica Liess Ltda.
	Metalúrgica Matarazzo S.A.
	Metalúrgica Staiger S.A.
	Metalúrgica Três Coroas S.A.
	Metalúrgica Wallig S.A.
	Metalúrgica Gerdau S.A.
	Siderúrgica Riograndense S.A.
	Vogg S.A. - Indústria Metalúrgica
	Zivi S.A. - Cutelaria
	Indústrias Mecânicas
Cirei S.A. - Com., Ind., Representação, Export. e Import.	
Madef S.A. - Indústria e Comércio	
Máquinas Condor S.A.	
Indústrias Material Elétrico e Comunicação	Refrigeração Springer S.A.
	Teleunião S.A. - Ind. de Rádios e Televisão
Indústrias Material de Transporte	Albarus S.A. - Indústria e Comércio
	Carrocerias Eliziário S.A. Indústria e Comércio
	Clemente Cifali S.A. - Máquinas Rodoviárias
	Estaleiro Só S.A.
	João Hoppe Industrial S.A.
	Laminadora de Ferro Gaúcha Ltda.
Randon S.A. - Ind. e Implementação de Transportes	

Indústrias de Móveis	Walter Gerdau S.A. - Comercial e Industrial
	Artema S.A. - Ind. de Móveis e Decorações
Indústria de Papel e Papelão	Adolfo Linsenmayer S.A. - Indústria e comércio
Indústria Química	Renner Hermann S.A. - Ind. de Tintas e Óleos
Indústrias Perfumaria, Sabão e Velas	Menphis S.A. - Industrial
	Masi e Cia Ltda.
Indústria Têxtil	Cia. Fiação e Tecidos Portoalegrense - Fiaterci
	Cia. Industrial Rio Guahyba
Indústrias do Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecido	A. J. Renner S.A. - Indústria do Vestuário
	Arte e Feitios - Acabamentos do Vestuário Ltda.
	Bier, Hoechner S.A. - Indústria do Vestuário
	Calçados Renner S.A.
Indústrias de Produtos Alimentares	Moinhos Riograndense S.A.
	Produtos Alimentícios Quaker S.A.
	Produtos Alimentícios Adria S.A.
	Ernesto Neugebauer S.A. - Indústrias Reunidas
	Doces e Conservas Vontobel Ltda.
	Coroa S.A. - Indústrias Alimentícias
	Confeitaria Cruzeiro Ltda.
	Cia. Riograndense de Laticínios e Correlatos - CORLAC
Indústrias de Bebidas	Cia. Cervejaria Brahma
	SPAL - Industrial de Refrescos S.A.
Indústria do Fumo	Cia. de Cigarros Souza Cruz
Indústrias Editoriais e Gráficas	Cia. Jornalística Caldas Junior
	Grupograf S.A. - Artes Gráficas e Embalagens
	Livraria do Globo S.A.
	Schapke S.A. - Livraria, Papelaria e Artes Gráficas
Indústrias da Construção Civil	Stersul S.A. - Engenharia e Representação